Skrzydlata
POLSKA

NR 41 (431) • 7.X.1959 • CENA 2 zł

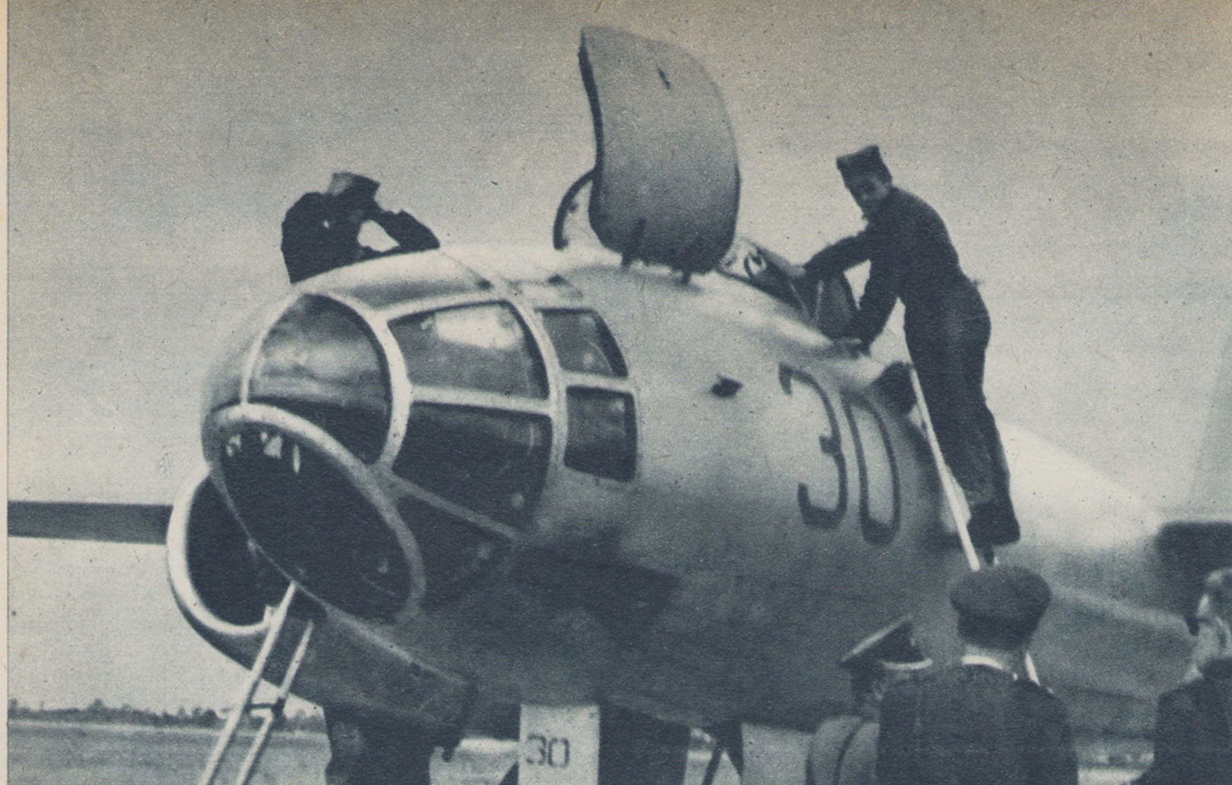
WROCŁAWSKI SALON LOTNICZY oglądamy na str. 8–9

Foto: B. Koszewski

12.X.1943 12.X.1959

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Przed szesnastu laty 1 Dywizja im. Tadeusza Kościuszki walcząc u boku Armii Radzieckiej przeszła pod Lenino swój chrzest bojowy. Rocznica bitwy obchodzona jest corocznie jako Dzień Wojska Polskiego.



Polski bombowiec odrzutowy przed startem. Foto: J. Płatek

ZBIGNIEW NOWOTYŃSKI
z Nowej Huty
wylosował przelot na odrzutowcu

OLA FEDOROWICZ
z Żar

JAN LEBKUCHEN
z Gdyni

i MAREK WIECZOREK
z Wsoli
wylosowali przeloty na samolotach pasażerskich
a

ANIELA DZIABAS
z Bydgoszczy
przeleci się na śmigłowcu

Oto zdobywcy głównych nagród w naszym wielkim konkursie pt. „Podniebnym szlakiem", ogłoszonym we wspólnym 35 numerze tygodników „Skrzydlata Polska" i „Wiraże", wydanym z okazji Dni Lotnictwa w sierpniu br.

Na konkurs nadesłano ogółem 2 566 odpowiedzi, w tym 486 było błędnych.

Prawidłowe rozwiązanie winno brzmieć: — wyrazy pomocnicze: 1. delta, 2. Nagórski, 3. Ił-2 (uwzględniono też odpowiedź Ił-10 lub tylko IŁ), 4. Lotka, 5. Orliński, 6. tafla, 7. Norwegia, 8. Ikar, 9. Czapla, 10. Tadeusz (Sołtyk), 11. „Warszawa" i 12. Aerofłot:

hasło: — Dni Lotnictwa.

Szczegółowy wykaz nagrodzonych i krótkie omówienie konkursu podamy w następnym numerze.

Echa

BEZ rozgłosu odbyło się w połowie września br. w Piotrkowie Trybunalskim przekazanie władzom miejskim nowego lotniska sportowo-sanitarnego wybudowanego przez jednostki budowlane naszych Wojsk Lotniczych. Odbyła się piękna uroczystość, podpisano akt przekazania lotniska; jego budowniczowie, żołnierze i oficerowie, otrzymali upominki ufundowane przez miejscowe społeczeństwo, jako drobny wyraz wdzięczności mieszkańców miasta i powiatu piotrkowskiego za tak piękny obiekt, który pozwoli rozwinąć skrzydła do lotów rozmiłowanej w lotnictwie miejscowej młodzieży.

Tyle zapewne słów będzie potrzebował kronikarz, zapisując to wydarzenie w historii naszego lotnictwa, aby potem przejść nad tym do porządku dziennego. A może...

Jednakże czyn ten, czyn naszych lotników wojskowych, ma swoją głęboką wymowę; jest praktycznym wyrazem tego, co nieraz na codzień, a zawsze od święta, zwykliśmy wyrażać w haśle: „Wojsko z ludem — lud z wojskiem". „Czyn ten — jak piszą w liście do dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. bryg. pil. Jana Frey-Bieleckiego przedstawiciele społeczeństwa Piotrkowa — jest jeszcze jednym z licznych dowodów łączności wojska ze społeczeństwem, pogłębiającym miłość i szacunek, jakim cieszy się nasze Ludowe Wojsko w całym kraju". To było jedno z bardzo wielu tych zadań „bojowych", jakie nasze wojsko niejednokrotnie wykonuje dla potrzeb społecznych.

Nie pierwszy to zresztą tego typu czyn jednostek budowlanych naszych Wojsk Lotniczych. Swego czasu wybudowały one również lotnisko sportowo-sanitarne w Zielonej Górze, które służy dziś z powodzeniem Aeroklubowi Ziemi Lubuskiej i tamtejszej stacji pogotowia lotniczego. Lotnicy wojskowi pomagają szczególnie wiele lotnictwu sportowemu, przyczyniając się pośrednio i bezpośrednio do rozwoju sportu lotniczego w naszym kraju, do jego sukcesów i sławy, jaką zyskało na świecie. Przykładów można by wymieniać — bardza wiele. I te zadania „bojowe", zadania, które służą przede wszystkim naszej młodzieży, cieszą nas szczególnie.

Nasze lotnictwo wojskowe posuwa się stale wielkimi krokami naprzód. Z dnia na dzień rośnie poziom wyszkolenia bojowego jednostek lotniczych. Trzeba mieć bowiem dobry zamek także i w powietrzu, aby nikt nie wszedł nam do domu — Ojczyzny, z góry. Starając się o to usilnie w codziennej pracy szkoleniowej, nasi lotnicy nie zapominają i o tym, aby nasz dom był i wewnątrz okazały, coraz lepiej wyposażony, aby się ludziom lepiej i szczęśliwiej w nim żyło. I czyn piotrkowski jest tego jakże wymownym przykładem.

Pozwólcie, towarzysze lotnicy wojskowi, że z okazji Dnia Wojska Polskiego prześlę Wam, jako jeden z wielu milionów cywilów naszego społeczeństwa w ich imieniu, serdeczne pozdrowienia!

IKARUS

Do i od Redaktora

Brawo dla SZD!

Grupa konstruktorów lotniczych, w której mam przyjemność obracać się, powitała z dużym zainteresowaniem zamieszczoną w jednym z ostatnich numerów SP fotografię modelu „Muchy Standart". Ściślej — chodziło nie o samą „Muchę" a o jej efektowną i udaną szatę zewnętrzną, zaprojektowaną przez inż. Zygadlewicza.

Duże brawo dla kierownictwa SZD, że zdecydowało się oddać tę sprawę w ręce fachowca! Na tle ogólnej sytuacji w naszym przemyśle lotniczym jest to zjawisko dość odosobnione, a godne największego poparcia.

Dla ludzi, jako tako wrażliwych na układ linii i barw, przerażają takie nieudane produkcje plastyczne jak np. malowanie prototypu tejże „Muchy Standart" czy oficjalny emblemat Polskich Zakładów Lotniczych.

Ten ostatni przypadek jest szczególnie groźny — absolutnie nieudany, „domowego chowu" emblemat jest lansowany przez „Motoimport" i inne czynniki oficjalne na targach zagranicznych i we wszystkich wydawnictwach, malowany na prototypach i grawerowany na przyrządach pokładowych! Sprawa jest tym dziwniejsza, że PZL, których przedwojenną nazwę wskrzeszono, posiadały dawniej ładny, zwarty, zgrabnie zaprojektowany symbol (znany zresztą na szerokim świecie).

Czy może być sprawa prostsza, niż przejęcie wraz z tradycyjną nazwą także tradycyjnego, wartościowego graficznie emblematu?

Miejmy nadzieję, że dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego, którego kompetencji te problemy chyba podlegają, przyzna nam rację.

inż. TADEUSZ PSZENICKI

Nie DC-3 a Li-2

Zdjęcia zamieszczone na stronach 6 i 8 w Nr 38 naszego tygodnika przedstawiają fragmenty samolotów Li-2. O tym, że są to Li-2, a nie DC-3 świadczą 9-cylindrowe silniki ASz-62 oraz śmigła typu WISz-61 z uchwytem na piaście do mechanicznego rozruchu silnika przy pomocy autorozrusznika. Silniki ASz-62 IR miały moc po 1 100 KM. Samoloty DC-3 (C-47) posiadały 14-cylindrowe silniki Pratt-Whitney w układzie podwójnej gwiazdy o mocy 1 200 KM każdy i nie miały uchwytów na piastach do autorozrusznika. Silniki ASz-82 FN wymienione w artykule na stronie 8 tegoż numeru odnoszą się do samolotu Ił-12, a nie Ił-14.

Uwagi te nadesłał nam mechanik lotniczy PLL „Lot" z Krakowa p. Jerzy Sikorski. Dziękujemy.

Przy okazji dodajemy, że bliższe szczegóły dotyczące samolotu DC-3 i jego pochodnych, o różnych nazwach, silnikach i osiągach — podamy niebawem w artykule „Samolot o 33 nazwach".

(red).

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

FAI zatwierdziła rekordy świata ustanowione przez radzieckich lotników: wysokość 20 456 m osiągnięta z obciążeniem 1 tony na dwusilnikowym samolocie odrzutowym „RW" przez pil. Smirnowa w dniu 13 lipca br., wysokość 5 584 m osiągniętą na śmigłowcu Mi-6 z obciążeniem 5 ton przez pil. S. Browcewa w dniu 16 kwietnia br., wysokość 4 885 m osiągniętą na Mi-6 z obciążeniem 10 ton przez pil. R. Kapreliana w tym samym dniu oraz prędkość 170,445 km/h osiągniętą na śmigłowcu Ka-15 (druga kategoria ciężarowa) na trasie zamkniętej 500 km przez pil. W. Winnickiego w dniu 6 maja br.

Znany lotnik radziecki W. Kokkinaki ustanowił w dniu 19 sierpnia br. światowy rekord prędkości lotu na samolocie pasażerskim Ił-18 z obciążeniem 15 ton po trasie zamkniętej Moskwa — Melitopol — Moskwa długości 2 002,6 km, osiągając średnią prędkość 719,496 km/h. W locie tym W. Kokkinaki przewyższył o 131,04 km/h dotychczasowe amerykańskie rekordy świata lotu z obciążeniem 1, 2 i 5 ton oraz o 144,903 km/h rekord świata lotu z obciążeniem 10 ton.

Spadochroniarki moskiewskie w ramach treningu ustanowiły nowy rekord świata. W dniu 6 września grupa w składzie: Ł. Akimowa, W. Rulewa, W. Naumowa i Ł. Kiriczenko, dokonała skoku z wysokości 600 m, osiągając średnią odległość od środka koła 1,96 m.

Dwa nowe rekordy ZSRR uzyskali spadochroniarze aeroklubu w Czelabińsku. Grupa w składzie: J. Warłakow, N. Szczukin i B. Łapin dokonała nocnego skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 1 000 m, osiągając średnią odległość od środka koła 4 m 39 cm. Ta sama grupa wykonała nocny skok z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, lądując w średniej odległości od środka koła 2 m 94 cm. (z)

V SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI 1959

Konrad Wiciński z Białegostoku prowadzi po dwóch konkurencjach

DNIA 26 września o godzinie 15.00 na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach nastąpiło otwarcie V Samolotowych Mistrzostw Polski. Przed portem lotniczym ustawili się w dwuszeregu uczestnicy zawodów i komisja sędziowska. W pobliżu stanęła orkiestra włókniarzy. Na uroczystość przybyli przedstawiciele miejscowych władz państwowych i zakładów przemysłowych. Po złożeniu meldunku przez kierownika mistrzostw mjr. pil. Jerzego Leszka, członkowi Zarządu Głównego APRL, prezesowi ABB inż. Adamowi Gawędzie o gotowości pilotów do otwarcia mistrzostw, ten ostatni dokonał zagajenia, po czym zabrał głos przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Edward Karnasiewicz. Następnie Samolotowy Mistrz Polski na rok 1958 pil. Zbigniew Rawicz z Gliwic przy dźwiękach hymnu narodowego wciągnął na maszt flagę państwową. Po ceremonii otwarcia mistrzostw, która trwała 18 minut, zawodnicy zajęli miejsca w autobusach i udali się na wspólny obiad do miasta.

W mistrzostwach startuje 31 załóg, w tym dwie kobiece. W pierwszej konkurencji rozegranej dnia 26 września (punktualny przylot, budowa kręgu i lądowania) zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego w składzie pil. Zdzisław Dudzik i Ludwik Widawski, zdobywając łącznie 115 pkt. Kolejne miejsca uzyskali: 2—3 pil. Zbigniew Rawicz — Henryk Sienkiewicz i pil. Zbigniew Prandota — Stanisław Porębski (Świdnik) po 112 pkt, 4) pil. Stanisław Kopacz — Tomasz Rybicki (Białystok) — 107 pkt, 5—8) pil. Adam Bułat — Zdzisław Szczęsny (Kraków), pil. Irena Kaniewska — Wiesława Łanecka (Warszawa), pil. Zbigniew Nasiołowski — Tadeusz Wójcik (Radom), pil. Jerzy Jędrzejewski — Jerzy Zasadziński (Warszawa) po 104 pkt, 9) pil. Władysław Gawlik — Jan Błaszczyk (Częstochowa) — 100 pkt, 10) pil. Stanisław Bryzgalski — Zdzisław Małyszko (Bielsko-Bialski) — 98 pkt.

W drugiej konkurencji (skok na bramkę i lądowanie w prostokącie) pierwsze miejsce zajęła załoga Aeroklubu Białostockiego pil. Konrad Wiciński — Romuald Łukaszewicz — 288 pkt, 2) pil. Prandota — Porębski — 246 pkt, 3) pil. Stanisław Babiarz — Marian Gorzelak (Wrocław) — 234 pkt, 4) pil. Rawicz — Sienkiewicz — 226 pkt, 5) pil. Kaniewska — Łanecka — 209 pkt, 6) pil. Stanisław Kasperek — Ryszard Kasperek (Świdnik) — 204 pkt, 7) pil. Czesław Pruciak — Zygmunt Franaszczuk (Gdańsk) — 195 pkt, 8) pil. Dudzik — Widawski — 183 pkt, 9) pil. Nasiołowski — Wójcik — 182 pkt, 10) pil. Gabriel Legwant — Tadeusz Szablowski (Stalowa Wola) — 150 pkt.

Po dwóch konkurencjach V SMP prowadzenie objęła załoga pil. Konrad Wiciński — Romuald Łukaszewicz z Białegostoku 380 pkt, 2) pil. Prandota — 358 pkt, 3) pil. Rawicz — 338 pkt, 4) Babiarz — 323 pkt, 5) Kaniewska — 313 pkt. Liderzy mistrzostw założyli żółte szale.

Dnia 28 września piloci wystartowali do pierwszego etapu lotu okrężnego: Bielsko-Biała — Krosno — Stalowa Wola — Warszawa. (m)



Przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Bielska-Białej — Edward Karnasiewicz wita się z zawodnikami. Foto: T. Malinowski

PIERWSZA LOTNICZKA GRUZJI



NACZELNIKIEM oddziału Aerofłotu w stolicy Gruzińskiej SRR — Tbilisi, jest Rusudana Żordanija. Ta w średnim wieku, przystojna funkcjonariuszka Aerofłotu jest pierwszą kobietą w Gruzji, która przed 23 laty została lotniczką.

Jako studentka wyższej uczelni technicznej w Tbilisi Żordanija wstąpiła w 1936 r. do aeroklubu. Wyróżniła się tam zdolnościami, śmiałością i energią. Ukończyła potem szkołę lotniczą i została instruktorem, a następnie jako drugi pilot latała na linii pasażerskiej Moskwa — Symferopol. W ciągu paru lat służby przeleciała 850 tysięcy kilometrów.

W czasie wojny Żordanija pełniła funkcję pilota transportowego. Latała przez długi okres czasu z lotnisk fabrycznych na front, dowożąc inżynierów i specjalistów oraz części samolotów. W ciągu 23 lat działalności w lotnictwie Żordanija wylatała 5,5 tysięcy godzin.

Rusudana Żordanija jest pięknym przykładem żywotności, energii i zdolności Gruzinów. Warto wspomnieć jej sylwetkę szczególnie dziś, w okresie Dni Kultury Gruzińskiej w Polsce, zacieśniających starą, wielowiekową przyjaźń narodu polskiego i gruzińskiego.

(J. z.)

UWAGA CZYTELNICY!

Spełniając życzenia licznych naszych Czytelników redakcja „Skrzydlatej Polski" wznawia stałe spotkania Czytelników i zespołu redakcyjnego.

Spotkania te będą się odbywały w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Widok 8, co dwa tygodnie, w piątki, w godzinach 14.00—15.00. W tychże dniach, w godzinach 15.00—16.00 nasz stały współpracownik pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Ryszard Witkowski będzie udzielał porad technicznych.

Podajemy kalendarzyk spotkań na najbliższy kwartał br:

16 i 30 października
13 i 27 listopada
11 grudnia

A więc, do zobaczenia!

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

W czasie obrad ostatniego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL w kwietniu br. w Warszawie ustalony został tryb opracowania projektu uaktualnionego statutu Aeroklubu PRL. Zgodnie z powziętymi w tej sprawie postanowieniami projekt ujednoliconego statutu został w lipcu br. rozesłany do aeroklubów regionalnych i obecnie, po zebraniu uwag aeroklubów, będzie przedstawiony przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL do zatwierdzenia Nadzwyczajnemu Walnemu Zgromadzeniu, zwołanemu specjalnie w tym celu.

Zarząd Główny ustalił datę Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia na dzień 8 listopada br. Odbędzie się ono w Poznaniu i jego gospodarzem będzie Aeroklub Poznański. Tematem obrad zgromadzenia będzie wyłącznie sprawa przyjęcia projektu statutu.

W rozesłanym do klubów zawiadomieniu o zwołaniu nadzwyczajnego walnego zgromadzenia, Prezydium zarządu głównego przypomina o konieczności potwierdzenia przez aerokluby pełnomocnictw (mandatów) swoich delegatów na nadzwyczajne walne zgromadzenie — jeśli będą nimi ci sami, którzy uczestniczyli w ostatnim walnym zgromadzeniu lub też o konieczności wybrania nowych delegatów, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami w tym względzie.

Przypomnienie to to ma istotne znaczenie, gdyż ostatnie walne zgromadzenie w Warszawie wyraziło sugestię, że nadzwyczajne walne zgromadzenie będzie kontynuacją rozpoczętych w Warszawie obrad na temat statutu i w związku z tym powinni w nim uczestniczyć ci sami delegaci. Zdania uczestników warszawskiego zgromadzenia w tym przedmiocie były jednak podzielone i dlatego Zarząd Główny APRL pozostawia decyzję w tej sprawie samym aeroklubom regionalnym, a ściślej ich walnym lub nadzwyczajnym walnym zgromadzeniom, które są jedynie upoważnione do dokonywania wyboru delegatów. „333"

RAKIETA „ATLAS-ABLE"—EKSPLODOWAŁA

W amerykańskim ośrodku doświadczalnym eksplodowała 24 września br 30-metrowej długości rakieta typu „Atlas-Able". Miała ona wyrzucić w przestrzeń kosmiczną sztucznego satelitę Księżyca. Podczas przeprowadzania prób silnika rakiety stanęła ona nagle w płomieniach, niszcząc zupełnie aparaturę satelity. Na szczęście obeszło się bez wypadków w ludziach — grupa ekspertów znajdowała się w tym czasie w betonowym bunkrze odległym o 50 m od wyrzutni.

W oficjalnym komunikacie podaje się, że nowa rakieta zostanie przygotowana w październiku. Warto jeszcze zaznaczyć, że ciężar zniszczonego satelity wynosił 175 kG. W jego wnętrzu znajdowała się aparatura telewizyjna, która miała przekazać na Ziemię zdjęcia nieznanej strony tarczy Księżyca.

W związku z fiaskiem rakiety księżycowej rzecznik administracji amerykańskiego programu badań przestrzeni kosmicznej oświadczył, że program wystrzelenia nowej rakiety kosmicznej zostanie zrewidowany. Z jego wypowiedzi wynikało również, że próba z wystrzeleniem rakiety na Wenus zostanie przesunięta.

Warto przypomnieć, że termin wystrzelenia tej rakiety wyznaczony był początkowo na czerwiec br., a następnie przełożony na listopad. (r)

CENNE INFORMACJE DZIĘKI „ŁUNNIKOWI II"

Wieczorem 20 września br. uczeni radzieccy oznajmili, że rakieta kosmiczna „Łunnik II", która zetknęła się z powierzchnią Księżyca w miejscu leżącym na wschód od Morza Spokoju, w pobliżu Kraterów Arystylosa, Archimedesa i Autolikosa, dostarczyła cennych informacji dotyczących srebrnego globu.

Aparatura badawcza w pojemniku m. in. nie wykryła w pobliżu Księżyca pola magnetycznego ani pasów radiacji takich jakie otaczają Ziemię. Ponadto uzyskano cenne dane o mikrometeorytach i nowe dane o promieniach rentgenowskich (wysyłanych przez Słońce), promieniach Gamma, elektronach o małej, dużej i wysokiej energii. (r)

PILOCI WOJSKOWI WALCZĄ O TYTUŁY MISTRZOWSKIE

28 września br. dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. J. Frey-Bielecki otworzył uroczyście pierwsze zawody lotnicze w konkurencjach indywidualnych i zespołowych o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Po dokonaniu ceremonii otwarcia zawodów odbyło się losowanie kolejności pilotów i zespołów w rozgrywaniu poszczególnych konkurencji. Następnego dnia rozpoczęły się walki eliminacyjne w konkurencji zespołowej. M. in. biorą w nich udział zespoły mjr Żywno, mjr Kałkusa, kpt. Zycha, kpt. Walentyna, kpt. Daniłowicza, kpt. Filonowicza, por. Kiliszka.

W programie ustalono m. in. następujące konkurencje: przechwytywanie i walka powietrzna z grupą bombowców lecących w osłonie samolotów myśliwskich, loty po trasie, ubezpieczenie działań bombowców z powietrza, zespołowy wyższy pilotaż w dowolnym układzie figur (r.)

SZWEDZKI UCZONY DOKONAŁ ZDJĘĆ LĄDOWANIA „ŁUNNIKA II"

Jak podaje agencja ADN ze Sztokholmu, uczony Tengstroem z Instytutu Geodezji Uniwersytetu w Upsali dokonał wieczorem 13 września br. dwóch zdjęć tarczy Księżyca. Zdjęcia wykazują różnicę w stosunku do zwykłego obrazu tarczy księżycowej. Zmiany widoczne są na skraju Krateru Autolikosa i na południe od niego. Uczony twierdzi, że oba punkty są zgodne z danymi ogłoszonymi przez agencje TASS. (r)

☆

Dyrektor badań „International Lunar Society" dr H. Wilkins zaobserwował przez teleskop moment zatknięcia się „Łunnika II" z Księżycem. Dr H. Wilkins, jeden z czołowych autorytetów w sprawach lotów kosmicznych, prowadził obserwacje w swym domu w Bexleyheath w hrabstwie Kent, opierając się na danych ogłoszonych przez uczonych radzieckich.

Zauważył on dokładnie w 2 minuty 23 sekundy po godzinie 10 (czasu GMT) błysk światła wielkości główki od szpilki i dziwną plamę będącą prawdopodobnie chmurą pyłu, która powstała podczas zderzenia się rakiety z Księżycem. Dr H. Wilkins prowadzi w dalszym ciągu intensywne badania w celu ustalenia czy utworzył się tam krater. (r)



Na nowozbudowanym lotnisku ląduje pierwszy samolot.

Wojska lotnicze — młodzieży

PIOTRKÓW TRYBUNALSKI OTRZYMAŁ LOTNISKO SPORTOWO — SANITARNE

PIOTRKÓW Trybunalski — miasto młodzieży i licznej rzeszy entuzjastów lotnictwa otrzymał w dniu 16 września br. lotnisko sportowo-sanitarne. Przygotowanie i oddanie do użytku tego obiektu nastąpiło przy wydatnej pomocy jednostek budowlanych Wojsk Lotniczych i OPL OK. Jednostki te własnymi środkami przeprowadziły w rekordowym tempie wszelkie prace związane z budową lotniska.

Jeszcze rok temu grono młodzieży lotniczej Piotrkowa, reprezentowane przez pil. Romualda Żerkowskiego, pil. Zbigniewa Turowskiego i Jerzego Michajłowskiego mogło jedynie marzyć o tak cennym obiekcie sportowym. Najśmielsze nawet plany musiały upaść wobec wysokich kosztów budowy lotniska.

W tej sytuacji z pomocą miastu i jego młodzieży przyszło wojsko. Do akcji budowy lotniska wkroczyły jednostki budowlane Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Prowadząc pracę w wyjątkowo trudnym terenie jednostki te wykazały pełną sprawność żołnierzy i oficerów i nie bacząc na trudności wykonały postawione im zadanie z dużym poświęceniem i ofiarnością. Z obiektem tym związały się nazwiska takich żołnierzy-budowniczych lotniska, jak: por. Alfreda Olasa, por. Stanisława Wernickiego, st. sierż. Kazimierza Bartkowiaka, operatorów — kpr. Zdzisława Łosia, kpt. Zenona Boumana, kpr. Jana Szpaka, st. szer. Janusza Woszczyny, szer. Horsta Kalabisa i innych.

Dzięki ofiarnej postawie dziesiątek takich jak oni żołnierzy Piotrków otrzymał lotnisko w rekordowym czasie.

Dnia 15 września br. na nowozbudowanym lotnisku wylądował pierwszy samolot. Lądowanie i start samolotu potwierdziły, iż jednostki budowlane dobrze zdały swój egzamin.

W dniu próbnego lądowania przybył na lotnisko Szef Sztabu Wojsk Lotniczych i OPL OK. Przedstawiciela Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK powitali przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej Henryk Fietkiewicz i Prezes Komitetu Budowy Lotniska Jerzy Michajłowski. Dziękując za okazaną pomoc wręczyli oni na ręce Szefa Sztabu Wojsk Lotniczych i OPL OK pisemne podziękowanie z wiązanką kwiatów od społeczeństwa Piotrkowa Trybunalskiego dla Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK.

W dniu 16 września w godzinach popołudniowych odbyło się uroczyste przekazanie lotniska Aeroklubowi Piotrkowskiemu. W uroczystościach tych wziął udział Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Podpisując akt przekazania lotniska Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK złożył młodzieży lotniczej Piotrkowa życzenia pomyślnej pracy na odcinku sportu lotniczego, zaś żołnierzom jednostek budowlanych gratulował pięknego czynu.

Tego dnia wylądowały również na lotnisku samoloty z ekipami z sąsiednich aeroklubów.

Z dniem 16 września br. pieczę nad lotniskiem objęła młodzież Piotrkowa Trybunalskiego. Dziś istnieje tu już pokaźny zalążek kadry aeroklubu. „Narybek" natomiast rekrutować się będzie z licznych szkół Piotrkowa, a mianowicie Studium Nauczycielskiego, 3 szkół ogólnokształcących oraz Technikum: Mechaniczno-Euektrycznego, Budowlanego, Szklarskiego, Rolniczego i Finansowego.

Z lotniska korzystać będzie także miejscowa stacja Sanitarno-Epidemiologiczna i stacja Pogotowia Ratunkowego.

Dając wyraz swej wdzięczności przedstawiciele społeczeństwa Piotrkowa przekazali Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK pisemne podziękowanie następującej treści:

„W imieniu mieszkańców miasta Piotrkowa i powiatu piotrkowskiego składamy serdeczne podziękowanie za wybudowanie lotniska przez Jednostki Wojskowe, pozostające pod rozkazami Obywatela Generała.

Czyn ten jest jeszcze jednym z licznych dowodów łączności wojska ze społeczeństwem, pogłębiającym miłość i szacunek, jakim cieszy się nasze Wojsko Ludowe w całym kraju.

Postawa kierownictwa ćwiczeń, dowództwa, oficerów i żołnierzy jednostek wykonujących budowę lotniska budziły podziw i uznanie mieszkańców miasta i powiatu.

Zapewniamy Obywatela Generała, że lotnisko Aeroklubu Piotrkowskiego będzie kuźnią młodych kadr zasilających szeregi naszych dzielnych obrońców Ojczyzny".

W czasie uroczystości przekazania lotniska jego budowniczowie — żołnierze i oficerowie otrzymali wiele cennych upominków, ufundowanych przez społeczeństwo Piotrkowa Trybunalskiego.

Tekst i zdjęcia: **K. SZELĄG**



Uroczystość przekazania lotniska. Na trybunie Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.



Dzięki ofiarnej pracy jednostek budowlanych Wojsk Lotniczych i OPL OK lotnisko zostało oddane do użytku w rekordowym czasie.

POLACY W RADZIECKICH SZKOŁACH LOTNICZYCH

W dniach 3 i 4 października odbył się pod protektoratem Dowódcy Wojsk Lotniczych zlot absolwentów radzieckich szkół lotniczych z lat 1944—1946. W uroczystości oprócz polskich wychowanków, wzięli udział radzieccy wykładowcy i instruktorzy.

W okresie, gdy pułki 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej stawały już do walki z Niemcami, na ziemi radzieckiej rozpoczęto intensywną pracę nad organizowaniem i szkoleniem dalszych jednostek naszego lotnictwa. Związek Radziecki otworzył przed nami wówczas podwoje swych szkół lotniczych, przeznaczył do szkolenia liczne kadry najlepszych instruktorów i przydzielił wiele samolotów wraz ze sprzętem pomocniczym.

Rekrutację kandydatów na pilotów, nawigatorów i mechaników zaczęto już wiosną 1944 roku w Sumach. Objęła ona około 500 osób.

Kandydaci na pilotów odbyli swe wstępne przeszkolenie w Wojenno-awiacjonnych Szkołach Pierwonaczalnego Obuczenija w Bogurusłaniu i Soroczyńsku, w okresie od czerwca do grudnia 1944 r. Następnie skierowano ich do szkół specjalizacyjnych: myśliwców do Krasnego Kuta, gdzie szkolili się na Jakach-1, Jakach-3 i Jakach-7, szturmowców do Czkałowa, dla opanowania Iła-2, zaś pilotów bombowych do Engelsa gdzie latali na R-5, SB a w końcu na Pe-2. Pierwsze grupy pilotów ukończyły naukę w sierpniu 1945 r., pozostali w ciągu I półrocza 1946 r.

Nawigatorzy kształcili się w Czkałowskom Wojennom Awiauczyliszczu Łotczikow-nadbludatielej, mechanicy-podoficerowie zaś w 2 Wojenno-awiacjonnoj Szkole Awiomechanikow, gdzie poszczególne ich grupy wyspecjalizowano w obsłudze samolotów szturmowych, bombowych i transportowych. Część mechaników zdążyła jeszcze wziąć udział w operacji berlińskiej.

Dziś z perspektywy 15 lat, możemy powiedzieć, że mimo licznych trudności, wynikających przede wszystkim z nieznajomości języka, przyspieszonego tempa szkolenia i trudnego do zniesienia klimatu (40 stopni latem, duże mrozy zimą) podchorążowie przeszkoleni w radzieckich szkołach lotniczych zdobyli tyle wiedzy, że mogli po przyjeździe do kraju stworzyć trzon naszego odradzającego się lotnictwa.

W dużej mierze należy zawdzięczać to radzieckim wykładowcom i instruktorom. Nazwiska płk. Charitonowa, mjr. Łoginowa, kpt. Kowalewskiego, płk. Antonowa, płk. Krawczenki, płk. Pkczewa, mjr. Udonina, mjr. Pierowa, por. Wasiliewa, płk. Sokołowa, mjr. Kota i kpt. Kozerowa pozostaną na zawsze w pamięci wdzięcznych wychowanków.

Ofiarna pomoc naszych radzieckich przyjaciół poszła jeszcze dalej. Na przełomie lat 1944 i 1945 część personelu z tych szkół wraz ze sprzętem naukowo-poglądowym została skierowana do Polski, by pomóc w utworzeniu własnych szkół lotniczych.

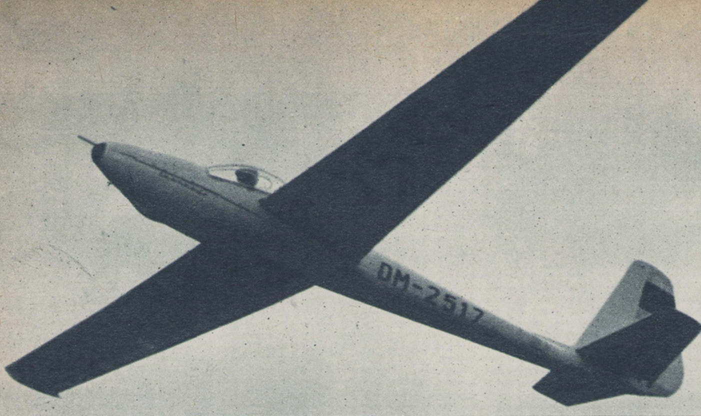
Wielu absolwentów radzieckich uczelni pozostało do dzisiaj w służbie czynnej, pełniąc odpowiedzialne funkcje w dowództwie, jednostkach i służbach wojsk lotniczych.

SZUB.

Z prawej: Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski w samolocie odrzutowym pilotowanym przez dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego, przed lotem na inspekcję jednostek lotniczych. Wyżej: Myśliwce w szyku „tafla". Foto: H. Grzęda i CAF

NIECH ŻYJE LUDOWE WOJSKO POLSKIE!





„Libelle" — szybowiec wyczynowy. Istnieją dwie wersje: „Libelle-I" i „Libelle-Standard".



Samoloty szkolno-treningowe Jak-18 U znalazły szerokie zastosowanie na lotniskach sportowych w NRD.

10 LAT SPORTU LOTNICZEGO W NRD

KARL HEINZ HARDT

Redaktor odpowiedzialny „Flügel der Heimat"

SPORT lotniczy istnieje właściwie od chwili powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Jesienią 1949 roku delegacja Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ) zobowiązała się na kongresie młodzieży świata do podjęcia szkolenia lotniczego.

Towarzysz Walter Ulbricht, zapytany wówczas jakie są podstawy rozpoczęcia szkolenia lotniczego w NRD, odpowiedział:

„Nie ma prawa, według którego ludzie mieliby chodzić tylko pieszo lub jeździć samochodami." Tak się rozpoczęło. Mieliśmy wtedy sprzęt pohitlerowski: 3 „SG-38" i „Baby-II", a zgłoszenia obejmowały 40 tysięcy młodych ludzi, którzy chcieli latać. Spiętrzył się przed nami, wydawało się, problem nie do pokonania, tym bardziej, że sytuacja gospodarcza nie była podówczas najlepsza. Jasne, iż nie mogliśmy niczego żądać od państwa, gdy wszelkie wydatki musiałyby obniżać stopę życiową ludności.

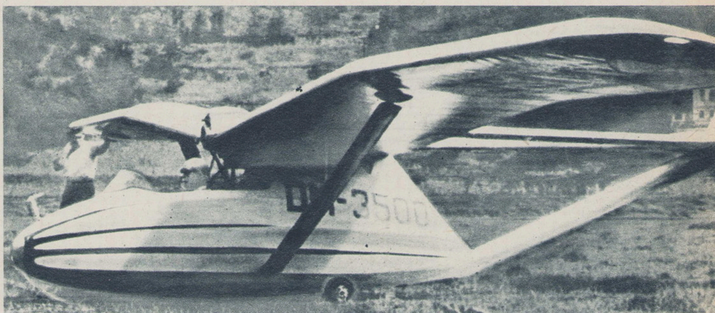
Tak więc nasz sport lotniczy rósł powoli wraz z coraz bardziej poprawiającą się sytuacją gospodarczą. Rozpoczęliśmy systematycznie masowe szkolenie, osiągając coraz lepsze wyniki. Sądzimy, że do roku 1961 osiągi naszego sportu lotniczego będą wyższe niż w Niemczech Zachodnich. Tak, jak udało nam się prześcignąć NRF w niektórych dziedzinach gospodarki (tańsze: wyżywienie, podatki, węgiel, światło, gaz itp.), jesteśmy w stanie uczynić to również w sporcie lotniczym.

Wszystkie niemieckie rekordy spadochronowe należą do skoczków z NRD. Mistrzostwa Szybowcowe NRD w roku 1959 wykazały lepsze osiągi niż mistrzostwa NRF. Częściowo pobito zachodnie rekordy szybowcowe. Na razie brak jeszcze naszym pilotom szybowców wysokowyczynowych, ale wkrótce będziemy je mieli i wtedy rozpoczniemy równorzędną walkę. Wiemy, że E. Haase i H. Huth (NRF) są doskonałymi pilotami, ale mimo to rozpoczniemy współzawodnictwo.

Jeśli chodzi o park samolotów i ich wyposażenie, to pod względem jakości przewyższyliśmy NRF już kilka lat temu. Oprócz super konstrukcji mamy do dyspozycji w szybownictwie wszystkie potrzebne typy. W sporcie samolotowym jest u nas wystarczająca ilość Z-126, Z-226, Jak-18, Jak-18U, Jak-18A, „Sokol", „Meta-Sokol", a także Po-2, AN-2 i L-60 „Brigadyr".

Dlatego sądzimy iż do 1961 roku osiągniemy nasz cel. I jeśli polscy i czechosłowaccy przyjaciele umożliwią nam korzystanie z niespotykanej u nas „długiej fali", będziemy mogli wkrótce udowodnić, że możliwości rozwoju szybownictwa w socjalistycznej części Niemiec są znacznie większe niż w NRF.

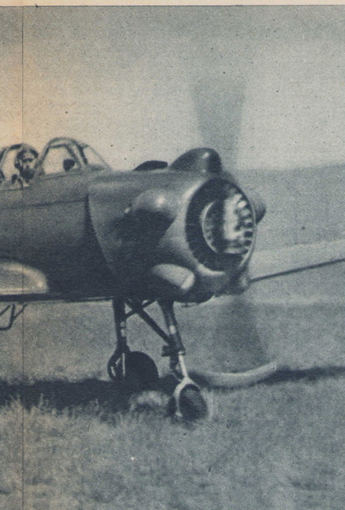
Jesteśmy dumni z naszej Republiki, nad rozkwitem której pracujemy z całych sił.



Motoszybowiec prof. Landmanna z politechniki drezdeńskiej — La-17.

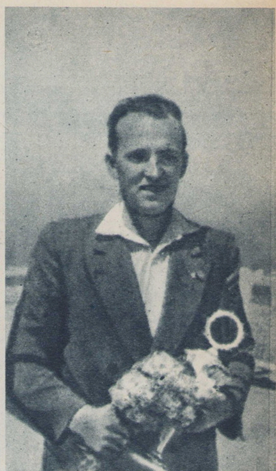


Motoszybowiec „Lerche" prof. Landmanna. W pierwszej wersji „Lerche" nie miała silnika.







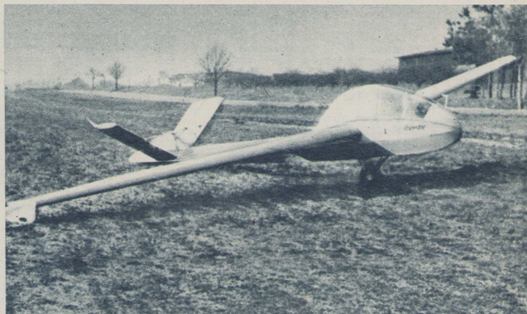


Zwycięzcy Szybowcowych Mistrzostw NRD w roku 1959 — od lewej: Manfred Blauert, 34-letni inżynier, uzyskał na „Libelle“ 1 miejsce; Werner Runge, 29-letni ślusarz i instruktor szybowcowy, 2 miejsce na „Jaskółce; Gerhard Titow, 29 lat, 3 miejsce na „Libelle“.

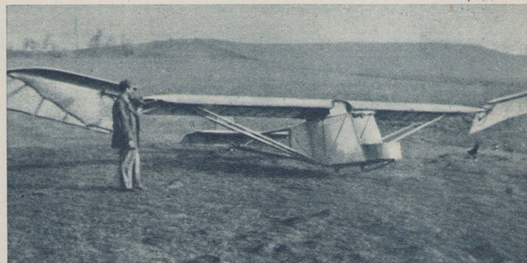
UCZENNICA I „INSTRUKTOR“

Szybowiec ten nosi nazwę „Lehrmeister“, co po polsku znaczy „Instruktor“. Gdy się jest pod tak dobrą opieką jak doświadczony instruktor i w kabinie tak dobrego szybowca jak „Instruktor“, znika wszelka obawa przed pierwszym lotem.

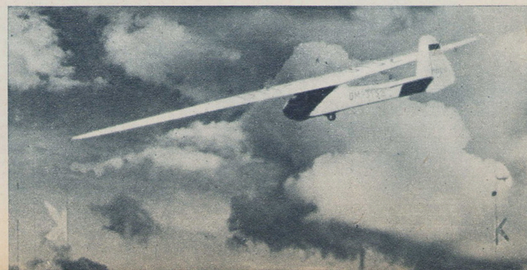


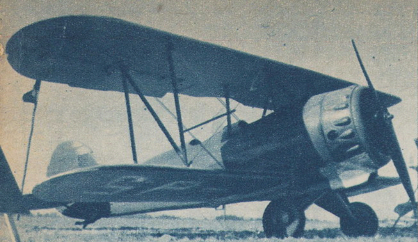


Szybowiec „Lerche“. Późniejsza wersja otrzymała silnik.



VOX-1 — mięśniolot zbudowany przez inż. Vogla z Plauen. Wypróbowany został zadowalająco w GST. Niżej: Dwumiejscowy szybowiec wolnonośny „Lehrmeister“ przeznaczony do masowego szkolenia pilotów GST.





Samolot szkolno-akrobacyjny PWS-26. Prędkość — 160 km/h, pułap — 3 500 m, zasięg — 600 km.



Samolot turystyczny RWD-13. Rok budowy 1935, prędkość max. — 210 km/h, zasięg — 900 km, pułap — 4 200 m.



Samolot turystyczny „Szpak 4-T", rok budowy 1948, prędkość max. — 196 km/h, pułap — 4 400 m, zasięg — 650 km.



Samolot turystyczny „Żak-3". Rok budowy 1948, prędkość max. — 155 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg — 300 km.



Na środku wystawy u stóp błękitnej flagi wojsk lotniczych trzy samoloty obrazujące postęp techniki lotnicz... mana, a na czele odrzutowiec LiM-5. U góry na metalowym maszcie szybowie...

WROCŁAWSKI SALON L...

Tekst i zdjęcia PAWEŁ ELSZTEIN

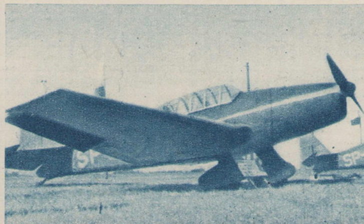
W dniach od 13 do 30 września Wrocław — stolica Dolnego Śląska, stała się miejscem pielgrzymek tysięcy ludzi, których tu przyciągnęła Centralna Wystawa Lotnicza.

Dnia 13 września o godz. 16.00 200 tysięcy osób zgromadziło się na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego w Pilczycach by wziąć udział w otwarciu wystawy poprzedzonym wojskowymi i cywilnymi pokazami lotniczymi. Uroczystość zagaił przewodniczący Prezydium WRN mgr Bronisław Ostapczuk, a następnie przemówił dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki wskazując na ogromne znaczenie faktu, że właśnie we Wrocławiu, w samym sercu naszych Ziem Zachodnich lotnictwo polskie ma tak wielu gorących przyjaciół i sympatyków.

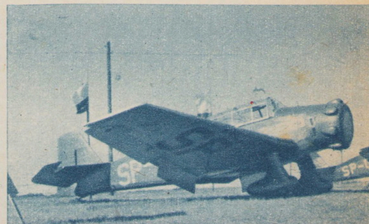
Pokazy wypadły imponująco. Szczególne uznanie widzów wzbudziła „siódemka" LiM-ów ofic. Her-



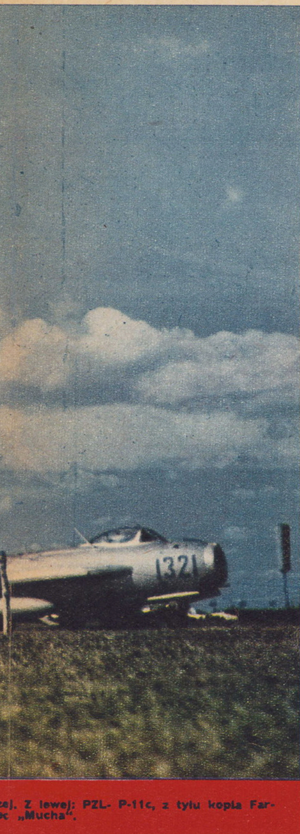
Samolot łącznikowy LWD „Żuraw". Rok budowy 1951. Prędkość max. — 170 km/h, pułap — 2 500 m, zasięg 950 km.



Samolot szkolno-treningowy „Zuch-1". Rok budowy 1948. Prędkość max. — 244 km/h, pułap — 5 800 m, zasięg 1 180 km.



Samolot szkolno-treningowy „Zuch-2". Rok budowy 1949. Prędkość max. — 230 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 1 175 km.





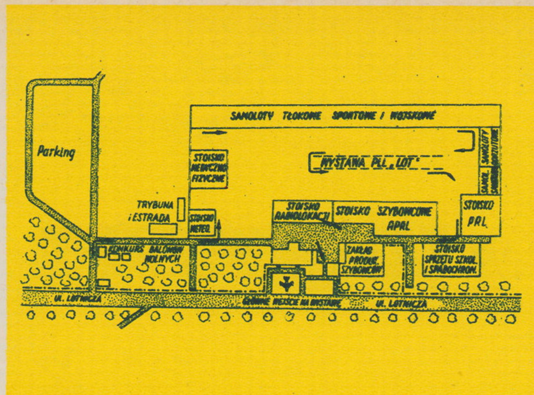
...ej. Z lewej: PZL- P-11c, z tyłu kopia Far-
...„Mucha".

OTNICZY

maszewskiego, która zademonstrowała wysoką klasę pilotażu oraz akrobacja na szybkim myśliwcu LiM-5 w wykonaniu ofic. Daniłowicza.

★

W dniach wystawy rojno i gwarno na ulicach Wrocławia. Transparenty i plakaty informują jak dotrzeć do Pilczyc. Wrocław dzisiejszy oglądany z perspektywy kilku lat poważnie się zmienił. Coraz mniej szczerb wojennych. Wyrosła



w sercu miasta nowa, piękna Kościuszkowska Dzielnica Mieszkaniowa. Uporządkowano ulice i place, wyremontowano szereg domów i kościołów. Dużo jest jeszcze do zrobienia, ale miasto tętni odbudową i rozbudową, w niczym nie przypominając pogorzeliska sprzed kilkunastu lat.

Do Pilczyc można dojechać wygodnie tramwajem. Po 15 minutach drogi — ulica Lotnicza i od razu witają wchodzących transparenty i flagi oznajmiające, że to właśnie tutaj mieści się Centralna Wystawa Lotnicza zorganizowana decyzją Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa.

★

Wystawy lotnicze zapoczątkowane chlubnie w roku 1956 skromnym przeglądem sprzętu na Okęciu w Warszawie, stają się coraz bogatsze, nie tylko ilościowo ale przede wszystkim jakościowo.

Podstawą każdej wystawy jest jej plan tematyczny. Plan wystawy wrocławskiej został opracowany bardzo starannie z uwzględnieniem sprzętu po raz pierwszy demonstrowanego ogółowi społeczeństwa. Wśród samolotów pokazano zbiór eksponatów, od kopii historycznego Farmana po odrzutowego LiMa-5. Z samolotów polskich okresu międzywojennego znalazły się tu: PWS-26, RWD-13 i PZL P-11c — resztki ocalałe z pożogi wojennej.

Wśród samolotów obrazujących chronologicznie rozwój konstrukcyjny i stan naszego posiadania od roku 1945 obraz był niestety niepełny, bynajmniej nie z winy organizatorów wystawy. Chodzi o to, iż nie znalazły się tu samoloty, które jeszcze do niedawna były szeroko opisywane; mam na myśli niektóre prototypy, które zadziwiająco szybko zniknęły, iż śladu ich nie można znaleźć nawet w zakładach lotniczych. Ktoś mógłby myśleć, że każdy płatowiec po wycofaniu go „z obiegu" wędruje do specjalnego muzeum lub też trzymany jest w danej wytwórni jako wzór dla przyszłych pokoleń. Kto tak by przypuszczał, byłby jednak w błędzie. Okazuje się bowiem na przykładzie wystawy wrocławskiej, że wytwórnie nasze (a może inne jakieś zarządy) w ogóle nie interesują się losami swoich dawnych konstrukcji. Było — i przeszło — koniec. Z tych też względów zgubiły nam się gdzieś po drodze samoloty: Szpak-2, CSS-10 i CSS-11, LWD „Miś"; szybowce: „Sęp" i „Osa", motoszybowiec „Pegaz" i śmigłowiec „Gil"... że wymienię przykładowo kilka typów.

Ale to wszystko łączy się właśnie z Wrocławiem, gdzie istnieje już zalążek muzeum lotniczego na terenach powystawowych, w pobliżu Hali Ludowej. Przypuszczać trzeba, że właśnie tutaj powstanie wielkie muzeum lotnictwa, w którym znajdzie należne miejsce również i sprzęt wystawiony na CWL.

Gdyby wszystkie konstrukcje lotnicze 15-lecia znajdowały się na wystawie, byłaby ona jeszcze pełniejszym przeglądem naszego dorobku szczególnie cywilnego. Tym niemniej zgromadzony sprzęt dawał dość duży obraz tego dorobku. Aby zakończyć wymienianie czego nie było, trzeba wspomnieć o braku samolotów z taboru PLL „Lot" (mimo iż na planie widnieje ich stoisko!), PZL-101 i 102, śmigłowców: sanitarnego i rolniczego, no i bodaj modeli nowych szybowców SZD: „Foki", „Wampira" i „Zefira". W galerii szybowców pokazano dorobek lat minionych od szkolnego „ABC" do metalowej „Pliszki".

Osobnym i niezwykle bogatym działem wystawy był wojskowy sprzęt lotniczy, gdzie zgrupowano samoloty tłokowe i odrzutowe, bogaty sprzęt pomocniczy (po raz pierwszy udostępniony publiczności) z dwoma radiolokatorami na czele.

To byłby pobieżny rzut oka na wystawę. Spróbujmy teraz przejść się po wielkim terenie, gdzie rozstawione są poszczególne eksponaty.

Spójrzmy na plan wystawy. Tworzy ona prostokąt o szerokości około 300 metrów i długości około 1 000 metrów, zamknięty z jednego dłuższego boku zabudowaniami aeroklubu. U wejścia transparent informujący o wystawie i gablota z planem. Potem we wnętrzu budynku kiosk z książkami i pocztówkami lotniczymi. W budynkach restauracja i kawiarnia, a na dworze „słodki" kiosk z „parasolami" utworzonymi przez różnobarwne czasze spadochronów.

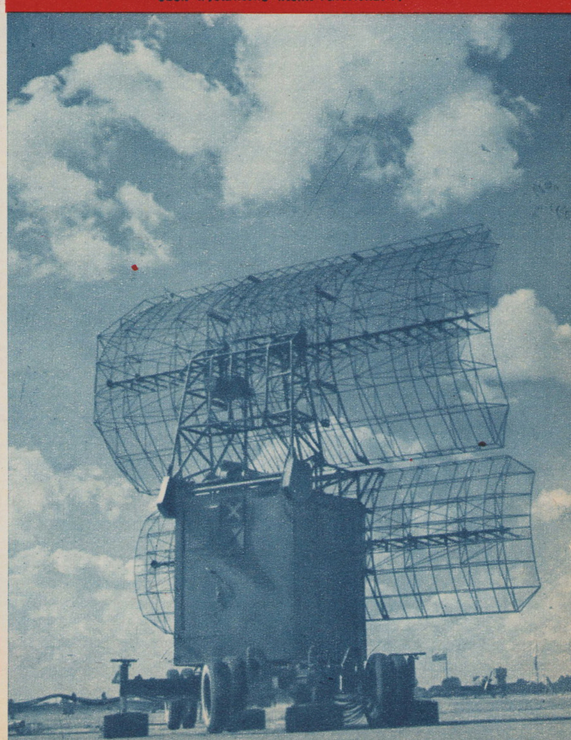
Po przejściu bramy, z lewej strony kilka dział przeciwlotniczych. Co dzień o godzinie dwunastej jedno z nich oznajmia donośnym wystrzałem, że jest południe, i że wystawa Lotnicza trwa.

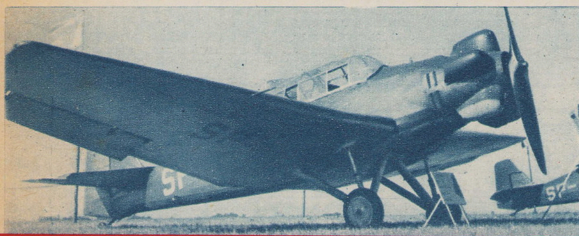
Zwiedzanie rozpoczynamy w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i oznaczonym odpowiednimi strzałkami kierunkowymi.

Na pierwszym stoisku instrumentów „władców pogody" — meteorologów. Zgrupowano tu w gablotach i małym „ogródku" wiatromierze, szereg przyrządów pomiarowych, deszczomierze, termometry i barometry — jednym słowem cały sprzęt, jakim dysponuje meteorologia będąca na usługach różnych działów lotnictwa. To jakby wstęp. Teraz oglądamy interesujące urządzenia treningowe stosowane w wojskach lotniczych. Batut, czyli przyrząd gimnastyczny składający się z elastycznej siatki rozpiętej na metalowej konstrukcji, trampolina, koła reńskie pojedyncze i stałe oraz koła, w których ćwiczący obracać się może na wszystkich osiach swego ciała. Z kolei namiot, a w nim polowy punkt opatrunkowy z bogatym nowoczesnym wyposażeniem. Tuż

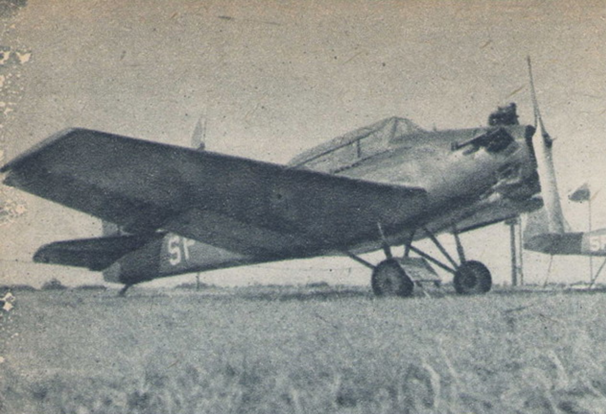
DALSZY CIĄG NA STR. 10

Obok wystawiono wielki radiolokator.

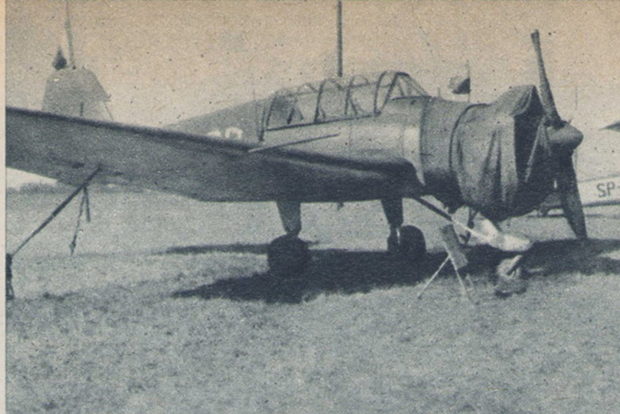




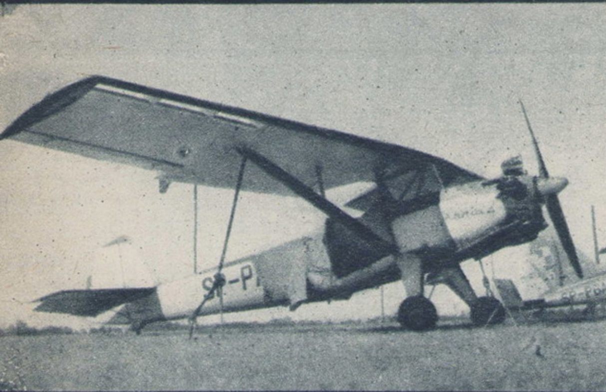
Samolot szkolno-treningowy „Junak-1". Rok budowy 1948. Prędkość max. — 230 km/h, pułap — 4 200 m.



Samolot szkolno-treningowy „Junak-2". Rok budowy 1951. Prędkość max. — 205 km/h, pułap — 4 100 m.



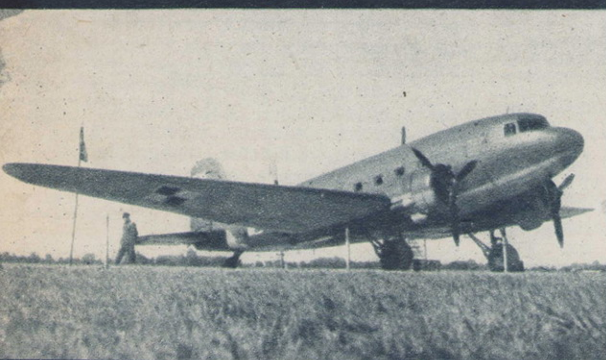
Samolot szkolno-treningowy „Junak-3". Rok budowy 1953. Prędkość max. — 210 km/h, pułap — 4 370 m.



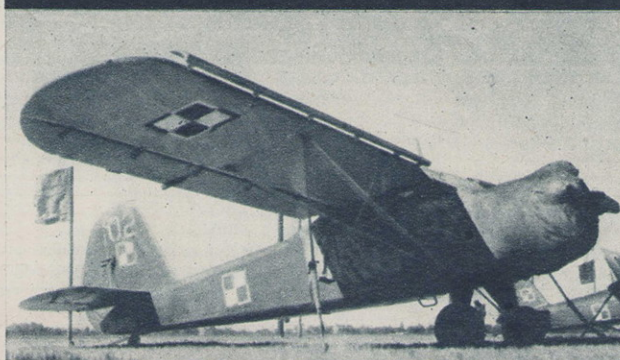
Samolot szkolno-treningowy „Kania-2". Rok budowy 1957. Prędkość max. — 180 km/h, pułap — 5 100 m.



Samolot szkolno-treningowy M-2. Prędkość max. — 282 km/h, pułap — 5 600 m, zasięg — 685 km.



Samolot transportowy Li-2. Prędkość max. — 368 km/h, zasięg — 1 500 km, pułap — 6 700 m.



Samolot wielozadaniowy Jak-12. Prędkość przelotowa — 160 km/h, pułap — 4 160 m, zasięg — 765 km.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

obok samochód ciężarowy, a w jego wnętrzu „miniaturowa" komora niskich ciśnień, umożliwiająca przeprowadzanie badań bezpośrednio na starcie. Szczyt współczesnej techniki. Za komorą kąpielisko na wolnym powietrzu: zespół natrysków zasilany z samochodu, na którym mieści się aparatura do ogrzewania wody. To kąpielisko polowe. Obok szeroki namiot ze stolikami i leżakami — to punkt wypoczynkowy dla pilotów na starcie. Wyposażenie proste i celowe. Całość świadczy o niezwykłej dbałości w wojskach lotniczych o załogi, dla których właśnie są te urządzenia, umożliwiające utrzymanie sprawności fizycznej, ochronę zdrowia i wypoczynek. A są to wszystko urządzenia seryjne, polowe, a nie eksponaty wystawowe.

Rzućmy teraz okiem w prawo, bliżej środka pola wystawowego. Tu bezszelestnie obracają się dwa przenośne radiolokatory o charakterystycznych kształtach, połączone wiązkami przewodów z punktami namiarowymi znajdującymi się na specjalnych pojazdach.

Wracamy jednak „na kurs" wyznaczony przez organizatorów. Zbliżamy się do samolotów. Galerię otwiera stary PWS-26. Po nim kolejno: RWD-13, „Szpak 4-T", „Żak-3" „Junak", „Żuraw", „Zuch-2" (bez silnika — przód osłonięty sklejką), „Junak-2", „Junak-3" Po-2, „Kania-2", M-2, Li-2, śmigłowce: Mi-4 i SM-1, Jak-11, TS-8 „Bies", Jak-12, Jak-9, Ił-10, odrzutowce: Jak-23, Jak-17 i wreszcie LiM-1, LiM-2, dwumiejscowy Ut-MiG-15 i sanitarny CSS-13-S. Galerię samolotów okalających teren kończy transportowy AN-2.

W końcu łączność. Umieszczono tu różne typy radiostacji od najprostszej polowej UKF do utrzymywania łączności z samolotem w rejonie lotniska (napęd nożny), poprzez startowe stanowisko dowodzenia i radiostację UKF dalekiego zasięgu do łączności z samolotami.

Samoloty i łączność nie stanowią jednak pełnego wyposażenia pola startowego. Toteż obok pokazano ciekawe dystrybutory paliwowe i olejowe (te ostatnie wraz z podgrzewaniem) oraz dystrybutor tlenowy. Wszystko to umieszczone jest na samochodach ciężarowych o dużej nośności. Przegląd zamykają trzy wozy: jeden przeznaczony do przetaczania samolotów po lotnisku, drugi do zbierania śniegu z bieżni betonowych, a na trzecim umieszczono reflektor do oświetlania pasów startowych.

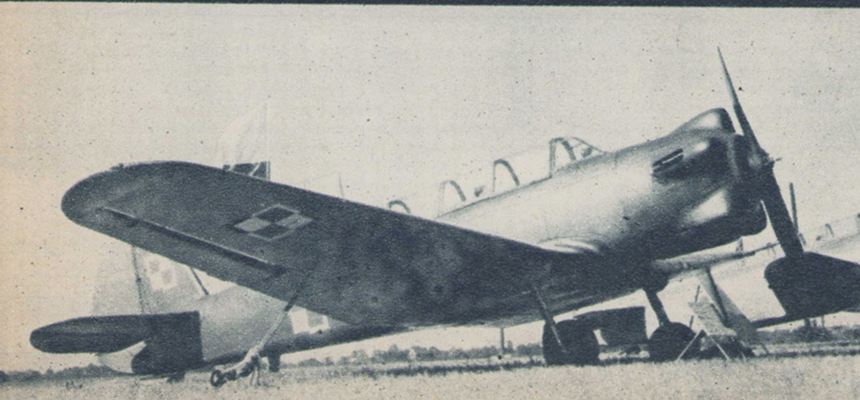
Z pozostałymi eksponatami wrocławskiego salonu lotniczego zapoznamy Czytelników za tydzień.



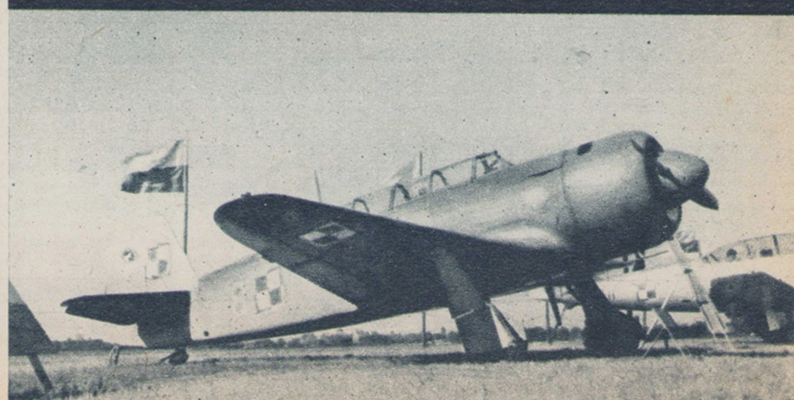
Śmigłowiec transportowy Mi-4. Prędkość — 185 km/h, pułap — 5 500 m, zasięg — 700 km.



Śmigłowiec uniwersalny SM-1. Prędkość max. — 200 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 385 km.



Samolot treningowy Jak-11. Prędkość max. — 475 km/h.



Samolot szkolno-treningowy Jak-18. Prędkość max. — 257 km/h, pułap — 6 000 m, zasięg — 1 000 km.

Fiński notatnik (3)

W JÄMI FIŃSKIM LESZNIE

Inż. RYSZARD WITKOWSKI **Korespondencja własna**

SZYBOWNICTWO w Finlandii nie ma drogi usłanej różami. Pozbawione pomocy ze strony państwa, oparte wyłącznie na społecznej pracy członków aeroklubów i ich prywatnych pieniądzach, cierpiące na niedobór sprzętu wyczynowego, operujące w terenie gdzie o miejsce do lądowania przygodnego (bez rozbicia) bardzo, bardzo trudno — ma jednak rzeszę przysięgłych wyznawców. Rokrocznie wielu młodych Finów, nie bacząc na wysokie koszty z tym związane, pragnie się szkolić, aby następnie już na terenie swych aeroklubów uprawiać szybownictwo jako życiową pasję. Dla nich to Aeroklub Finlandii utrzymuje jedyną w kraju szkołę szybowcową w Jämijärvi, będące jednocześnie centralnym ośrodkiem latania wyczynowego. Do tego „fińskiego Leszna" robimy wyprawę 8 sierpnia.

Opuszczamy Lahti samochodem o 4-tej po południu. Przed nami dość daleka droga licząca około 230 km. Po drodze zatrzymujemy się w Hämeenlinna, gdzie oglądamy oryginalną kawiarnię nad jeziorem urządzoną wewnątrz... skasowanego samolotu pasażerskiego Douglas DC-2. Do Jämijärvi przybywamy późnym wieczorem obserwując po drodze zjawisko możliwe do obejrzenia tylko w krajach północnych, mianowicie „zwolniony" zachód słońca.

W Jämi (tak w skrócie zwie się szkoła w Jämijärvi, jako że nazwa miejscowości daje się przełożyć jako Jezioro Jämi) czekają nas z kolacją i... sauną. Pamiętajmy bowiem, że jest to sobota, a dzień ten w Finlandii od niepamiętnych czasów jest tradycyjnie związany z wizytą w łaźni.

Obecny okres nie jest najlepszym w życiu szkoły, istniejącej od ponad 20 lat. Cofnięcie (po wojnie) przez rząd Finlandii wszelkiej pomocy finansowej dla szybownictwa spowodowało ograniczenie przelotowości szkoły. Personel zmniejszono do minimum, zmalała ilość szybowców. Dziś szkoła jest w stanie szkolić turnusy nie przekraczające 30 osób.

Zabudowania szkoły składają się z budynku administracyjnego, w którym znajdują się pokoje mieszkalne i stołówka z bufetem, budynku kontroli ruchu, meteo i warsztatów oraz dwóch hangarów. Lotnisko, jak większość sportowych lotnisk Finlandii, porośnięta jest fioletowymi wrzosami, które usunięte są tylko na pasie wzlotów. Pas długości około 1 200 m jest bardzo kurzliwy. Tumany pyłu wznoszą się przy każdym starcie. Otoczenie lotniska stanowi oczywiście las. Od północno-wschodniej strony biegnie wał wysokości około 30 metrów, zbyt niski jednak dla lotów żaglowych.

Sprzęt szkoły nie jest zbyt liczny. Obok dwóch samolotów holujących De Havilland DHC-1 „Chipmunk" składa się on z 7 szybowców: dwóch PIK-3c „Kajava", dwóch Olimpii i po jednym „Bergfalke" (2-miejscowy), „Bocian" i „Weihe".

Szkolenie podstawowe w szkole trwa 3 tygodnie. Za kurs kończący się uzyskaniem kat. „C" pilota szybowcowego uczeń opłaca 25 000 fińskich marek (78 dolarów). Podczas szkolenia wykonuje 25—27 lotów na szybowcu dwumiejscowym z instruktorem, następnie lata samodzielnie. Od pierwszego lotu stosowany jest start za samolotem, co wzbudziło nasze zdumienie, gdyż wydawało nam się, że przy stosowaniu wyciągarki można by obniżyć koszty szkolenia dość znacznie. Uwagi nasze skwitowane zostały stwierdzeniem, że wyszkoleni piloci i tak w aeroklubach będą latać wyłącznie za samolotem, a więc nie ma celu uczyć ich metody startu, która w aeroklubach jest mało popularna.

Do Jämi przyjechaliśmy z określonym celem — dokonać lotów zapoznawczych na szybowcu wyczynowym PIK-3c „Kajava", będącym seryjną wersją szybowca, na którym startował w Lesznie popularny u nas Juhani Horma.

Przed rozpoczęciem lotów na „Kajavie" wysłuchujemy instrukcji na temat obowiązującej procedury lądowania (budowa kręgu od wysokości 200 m, zakaz esowania przed przyziemieniem) i kolejno zajmujemy miejsca w kabinach obu „Kajav", ja kremowej OH-YKV, kol. Swiderski kremowo - czerwonej OH-YKW. Uderza mnie niezwykła surowość wykończenia kabiny (surowa sklejka) i niezbyt wygodne umieszczenie dźwigni hamulców i dźwigienki wyważenia. Nie są to jednak elementy istotne dla lotu, daję więc znak, że jestem gotów. Przede mną „Chipmunk" napina 40-metrową linkę i gdy otacza mnie nieprzejrzysta chmura kurzu ruszam z miejsca. Kurz po chwili zostaje za mną i lecę. Pogoda nie wróży długiego lotu. Nad Jämi tkwi „kożuch" altostratusa, cumulusy widoczne są daleko na południu. Bez większego zatem entuzjazmu pociągam gałkę zaczepu na wysokości 400 metrów, gdy wariometr bujnął się trochę w górę i zaczynam — „żyć własnym życiem". „Życie" ogranicza się do marnego + 0,5 m/sek, dobre jednak i to. „Kajava" pięknie kręci, posłusznie przechodzi z jednego kierunku krążenia w drugi, pozwalając powoli windować się w górę. Wiem, że moją męczarnię obserwuje z dołu wiele par oczu, należących do ludzi, którzy o polskim szybownictwie mają wysokie zdanie. Nie wolno zatem spaść. Jednak spadam po niecałych 45 min lotu, bo jednak na samej opinii Polaka nawet w Jämi latać trudno. Dobrze, że Grzesio startujący po mnie nieco później potrafił „wisieć" na kiepskich noszeniach blisko półtorej godziny.

Podczas smacznego obiadu (fińskim zwyczajem bez zupy) rozmawiamy o osiągnięciach wyczynowych szkoły. Nie jest ich w bieżącym roku zbyt wiele, niektóre jednak zasługują na uwagę. Oto lista najciekawszych wyczynów:

27.6.59 pil. Henry Sandin — przewyższenie 3 800 m, 27.6.59 pil. Liljamo Jalkanen — przewyższenie 4 300 m, 18.7.59 pil Matti Viitanen — trójkąt 100 km (84 km/h), 22.7.59 pil. Matti Viitanen — trójkąt 200 km (80 km/h), 22.7.59 pil. Jorma Luomajärvi — przelot otwarty 330 km, 31.7.59 pil. Antero Närhi — trójkąt 300 km (56 km/h), 7.8.59 pil. Jorma Luomajärvi — przewyższenie 3 500 m.

Wspomnieć należy, że wszystkie wymienione przeloty po trasach trójkątnych są nowymi rekordami Finlandii.

Po obiedzie następuje formalność nieznana u nas w Polsce: rozliczenie za loty. Nasi przyjaciele z Lahti z westchnieniem wyciągają portfele i płacą za nasze loty zapoznawcze wg następujących stawek: minuta holu 75 mk/min (0,24 dol/min), godzina lotu swobodnego 200 mk/h (0,63 dol/h). Na szczęście tym razem nie kosztowaliśmy naszych przyjaciół zbyt wiele. Dla nich pogoda była sprzyjająca.

Opuściwszy Lahti jedziemy do Tampere. Tym razem z określonym celem lotniczym — wiemy, że tego dnia na lotnisku tamperskim odbywają się loty aeroklubu i żywimy cichą nadzieję, że może uda nam się przelecieć na dwumiejscowym PIK-12, jedynym egzemplarzu w całej Finlandii.

Udaje się. Przybywamy na lotnisko w Tampere akurat w momencie, gdy PIK-12 przygotowywany jest do pierwszego wzlotu za najdziwniejszą wyciągarką jaką widzieliśmy. Wyciągarka ta zbudowana jest ze starego samochodu ciężarowego, na którego platformie znajdują się dwa wielkie bębny linowe. Samochód - wyciągarka nieustannie oscyluje z jednego końca lotniska na drugi, spełniając na przemian rolę wyciągarki i ściągarki, przy czym w tej ostatniej roli pozostawia końce obu swych linek w rękach obsługi tu, a następnie rozwija linki z odhamowanych bębnów wzdłuż drogi startu. Jako wyciągarka, samochód zahamowuje koła jezdne i kolejno nawija obie linki, holując szybowce. Następnie zwija zrzucone linki na bębny, jedzie na start i tak w kółko.

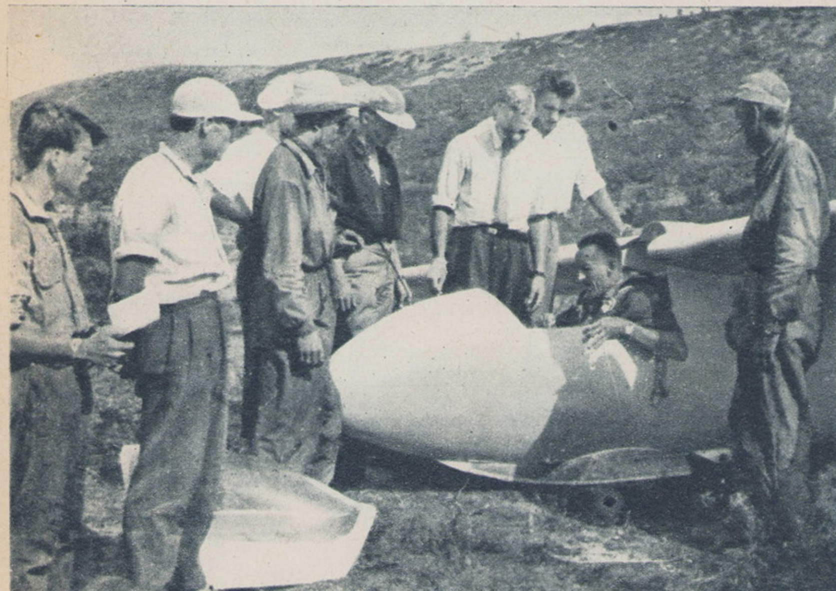
PIK-12, podobny trochę do „Czapli", okazał się szybowcem dziecinnie łatwym. Krótkie loty ślizgowe na nim dały nam obu dużo zadowolenia.



Zabudowania szkoły w Jämijärvi. Z lewej budynek internatu i stołówki, w głębi budynek meteo i warsztat.



W pobliżu malowniczego jeziora w Hämeenlinna skasowany DC-2 przebudowany jest na... kawiarnię.



Autor artykułu szykuje się do lotu na „Kajavie".

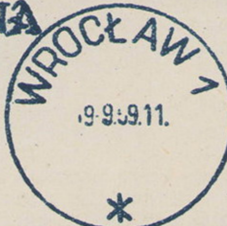


Skrzydła MŁODYCH

KĄCIK FILATELISTY





Zwiedzający Centralną Wystawę Lotniczą we Wrocławiu w dniach 13—30 września br. mieli możność wysłania korespondencji z okolicznościowym datownikiem. Obok reprodukujemy oryginalny rysunek datownika pocztowego.

Nowoczesne samoloty odrzutowe są częstym tematem znaczków pocztowych propagujących coraz to nowe typy. Szczególnie Francja wydaje często znaczki, na których pokazuje swoje osiągnięcia w technice lotniczej. Tym razem reprodukujemy (powyżej) samolot odrzutowy „Mystere IV". Znaczek pochodzi z serii obejmującej łącznie cztery wartości. Drugi znaczek wydany w tym roku przedstawia samolot Morane Saulnier MS-760 „Paris". Wartość nominalna 300 fr.

DRODZY CZYTELNICY!

Po otwarciu naszego „kącika fotograficznego" otrzymałem szereg zapytań dotyczących fotografowania samolotów: czy wolno, a jak wolno to gdzie? itp. Wyjaśniam zatem wszystkim miłośnikom fotografii lotniczej co następuje: Zgodnie z zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 17.I.1957 (Monitor Polski Nr 6 — 26.I.1957 pozycja 38) dokonywanie zdjęć fotograficznych zastrzeżonych obiektów wymaga zezwolenia właściwych organów państwowych. Obiektami zaś zastrzeżonymi są: obiekty wojskowe, sprzęt wojenny i uzbrojenie, zakłady przemysłowe, naukowo-badawcze i biura projektowo-konstrukcyjne, urządzenia łączności oraz lotniska.

Jeśli chodzi o lotnictwo sportowe, to zgodnie z powyższym zarządzeniem wystarcza zezwolenie odnośnych władz, w tym przypadku Aeroklubu PRL. Natomiast sprzęt wojskowy można fotografować tylko w przypadku jego publicznego wystawienia lub defilady. Zabudowań natomiast lotniskowych fotografować nie wolno. Również zdjęcia z powietrza można wykonywać po uprzednim uzyskaniu zezwolenia od władz państwowych.

A zatem pomyślnych zdjęć!

Redaktor KML

MÓJ MODEL TS-8 „BIES"



Mam 14 lat i buduję różne typy modeli szybowców i samolotów. Zrobiłem już „Bociana", „Miga-15", „Caravelle", „Ił-28", „Ił-14" i lotniskowiec „Essex". Najnowszym jest TS-8 „Bies", którego zdjęcie załączam.

Pragnę zaznaczyć, że gorącym moim pragnieniem było i jest zostać pilotem.

ROMAN BŻDZIEL
Pniewy pow. Szamotuły

Mała encyklopedia lotnicza

RESURS. Resurs samolotu lub silnika jest to ustalona norma czasu pracy samolotu lub silnika od początku eksploatacji do chwili pierwszej naprawy oraz między kolejnymi naprawami. Normę tę określa się w wyniku przeprowadzonych długotrwałych prób. Na przykład, w przypadku badań samolotu, przeprowadza się na samolocie próby podwozia przez wykonanie kilkuset lądowań, wykonuje się akrobację powtarzając pewne określone figury po kilkaset razy itp. W przypadku silnika lotniczego badania odbywają się na hamowniach, gdzie po pracy wynoszącej również ustaloną programami liczbę godzin na określonych wartościach obciążenia, przeprowadza się skrupulatnie przeglądy poszczególnych elementów silnika w celu sprawdzenia stopnia zużycia tych elementów. Jako równoznaczne określenie w języku polskim wskazane jest stosować pojęcie: okres międzynaprawczy. (SM)

II Turniej Harcerskich Drużyn Lotniczych



Dh Basnat z Kolbuszowej daje wskazówki najmłodszym entuzjastom lotnictwa z Torunia zwerbowanym „na poczekaniu".

ZJECHALI się 12 września br. z różnych stron Polski i rozbili namioty na toruńskim lotnisku. Co ich przyciągnęło? Możliwość zeprezentowania na 3-dniowym turnieju osiągnięć swych drużyn.

Pierwsza część turnieju — to popularyzacja lotnictwa. Wszystkie ekipy przygotowują materiały na kartonówki i „Żaczki" i wyprawiają się do miasta. Zadanie brzmi: zebrać grupkę młodzieży szkolnej, zainteresować lotnictwem, nauczyć budowania kartonówek i „Żaczków", następnie przeprowadzić kilka gier lotniczych i na zakończenie urządzić zawody.

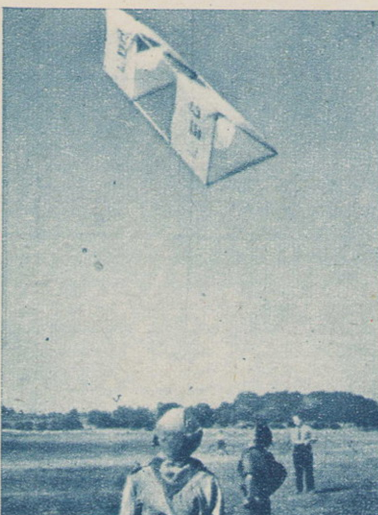
W niedzielę 13 września — druga część turnieju — lotnicza gra terenowa. Zaczęło się od zaszyfrowanych listów, podających miejsce lądowania skoczka. Trzeba szukać w lesie. Nad polaną przelatuje CSS z aeroklubu. Od samolotu odrywa się ciemna sylwetka i rozkwita biały parasol. Ekipy podzielone na dwie grupy „żółtych" i „niebieskich" starają się prześcignąć w swej zręczności. Kto przejmie skoczka? Udaje się to harcerzom z Łąki. Spadochron znajdują poznaniacy.

Trzecia część turnieju, zawody modelarskie, odbyły się następnego dnia. W kategorii modeli szkolnych szybowców I miejsce zajmuje dr Józef Trela z Mielca. W kategorii modeli szybowców A-1 zwycięża dh Włodzimierz Prysiecki z Poznania. Dh Kazimierz Guzek z Łąki k/Rzeszowa uzyskuje nagrodę w kategorii gumówek. Dh Janusz Szulc — zdobywa nagrodę w kategorii modeli na uwięzi.

Zespołowo: I miejsce zdobyła 12 DH im. Dywizjonu 303 z Mielca, II — zastęp lotniczy z Łąki k/Rzeszowa, III — 1 DH im. H. Dąbrowskiego z Poznania.

W początkach czerwca przyszłego roku drużyny lotnicze spotkają się na III Turnieju.

a. z.



Litery „Lec" widoczne na latawcu to koniec napisu 12 LDH-Mielec.



Start „Bocianka" harcerza z Łąki k. Rzeszowa.



Gumówka harcerzy z Łąki. Pomaga instr. Płodzień.



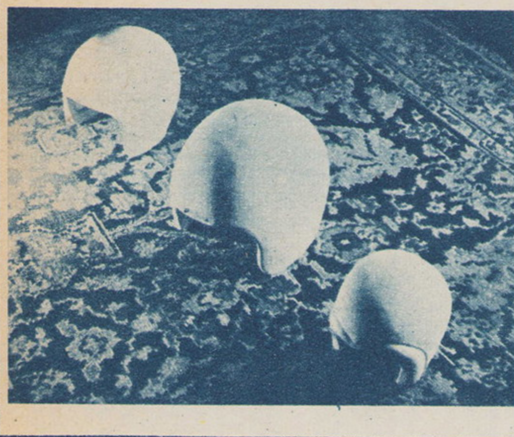
Przed startem szkolnego modelu na uwięzi ekipy harcerzy z Mielca.

Przyszłym spadochroniarzom...



...demonstrujemy prototyp hełmu ochronnego, nad którym pracuje obecnie Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Hełm jest, jak widać ze zdjęcia wyżej, bardzo fotogeniczny. Niżej — modele różnych typów hełmów.

Foto: B. Koszewski



Korespondenci

Droga Redakcjo!

Od dłuższego już czasu chę zbudować model samolotu zdalnie sterowanego. Ponieważ nie mam żadnego planu samolotu zdalnie sterowanego ani też schematu nadajnika i odbiornika, ośmieliłem się napisać do Was. Myślę, że nie spotka mnie zawód z waszej strony, lecz otrzymam plan modelu oraz schemat aparatury do zdalnego sterowania. Proszę mi napisać gdzie należy wpłacić kwotę pieniężną, aby móc otrzymać to wszystko o co prosiłem. Za wszystko z góry dziękuję.

Włodek z Łęczycy

● Chętnie spełniamy Waszą prośbę i informujemy, że wyczerpujące wiadomości o budowie urządzeń do sterowania modeli latających znajdziecie w książce J. Wojciechowskiego i Z. Korsaka pt. „Zdalne sterowanie modeli" Wyd. WK. Cena 20 zł. Książkę tę można zamówić w Centralnej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14, która prowadzi sprzedaż wysyłkową. Z zamówieniem musicie się pospieszyć, gdyż o ile nam wiadomo, na magazynie znajduje się już znikoma liczba egzemplarzy.

Jan Rutkowski — Aleksandrów, **Leszek Rybski**, **Antoni Hobler** i **Roman Tupik** — Nowy Sącz, **Zbigniew Nowakowski** — Jelenia Góra. Teoretyczny Kurs Szybowcowy, który był publikowany w „Skrzydlatej", ukazał się obecnie nakładem APRL w wydaniu książkowym pt. „Nauka pilotażu szybowcowego". Książkę w cenie 6,20 zł za egzemplarz można nabywać we wszystkich aeroklubach.

KARTKI z HISTORII

CHARLES KINGSFORD SMITH (1897—1935), pilot australijski



Kingsford Smith służył w czasie pierwszej wojny jako lotnik wojskowy. Po zakończeniu działań wojennych pracował jako pilot, a następnie szef pilotów w cywilnym lotnictwie komunikacyjnym, handlowym i pocztowym. Był to okres rozpoczęcia się wielkich lotów transkontynentalnych, które wytyczyły obecne szlaki powietrzne świata. W r. 1927 Kingsford Smith nabył samolot Bristol „Puma" i razem z Ulmem wykonał na nich lot dookoła Australii w ciągu 10 dni. Był to początek jego wspaniałych osiągnięć powietrznych. 31.V.1928 r. na samolocie „Whirlwind", zaopatrzonym w silniki „Wright", lotnicy wystartowali z Oakland (obok San Francisco w Ameryce Północnej) i po międzylądowaniu na wyspach Hawajskich i Fidżi osiągnęli Brisbane w Australii (12 000 km). W rok później ta sama załoga wykonała rekordowy przelot między Australią a Londynem. Dalsza trasa prowadziła przez Atlantyk do Stanów Zjednoczonych. Przybywszy szczęśliwie do San Francisco lotnicy zamknęli swój lot dokoła świata.

Słynny lotnik zaatakował w r. 1930 rekord Berta Hinklera przelotu między Heston (Anglia) i Australią (17 000 km). Przelot tej trasy zajął mu 9 dni i 21 godzin. W r. 1933 powtórzył ten przelot w 7 dni i 4 godziny. Kingsford Smith zginął w listopadzie 1935 z nawigatorem Pethybridge na pierwszym odcinku (Anglia — Singapore) następnego z kolei przelotu do Australii. Po jego śmierci napisano: „Od szeregu lat przywykliśmy każdego roku oczekiwać nowych, wspaniałych lotów tego znakomitego pilota, którego celem w życiu ani na moment nie stały się jakieś korzyści osobiste, lecz zawsze była nim szczytnie pojęta służba ludzkości".

J. KĘDZ.

KĄCIK FOTOGRAFII LOTNICZEJ

Zdjęcie poniższe zatytułował TADEUSZ KACZMAREK „Jesień na szybowisku". Co prawda szybowce są tu na dalszym planie, tym niemniej zdjęcie oddaje nastrój wczesnej jesieni, przy zamglonym krajobrazie. Nasza ocena 4+.



List otwarty modelarzy lotniczych



Aeroklub PRL zorganizował w lecie obóz dla modelarzy wyczynowców specjalizujących się w budowie modeli na uwięzi, za co bardzo dziękują uczestnicy. Pomimo że był to pierwszy obóz w historii modelarstwa na uwięzi, uważamy go za bardzo udany, do czego przyczynił się walnie organizator. Jednak po kilkudniowej pracy doszliśmy do przekonania, że w modelarstwie na uwięzi nic więcej nie „zwojujemy", gdyż sprzęt, którym dysponujemy, wykorzystaliśmy do maksimum. Dalsze kombinacje nie dadzą wyników na poziomie międzynarodowym, a wprost przeciwnie, doprowadzą do rozczarowań.

Uważamy, że w tej dziedzinie jesteśmy traktowani po macoszemu. Brak linek stalowych, nie mówiąc już o najważniejszym jak silniki, składniki paliwa, świece żarowe itp., uniemożliwią uzyskanie lepszych wyników. Trzy silniki „Super Tiger", którymi dysponował APRL parę lat temu, wystarczyły na poznanie tego nowego napędu nielicznej grupie modelarzy „szczęśliwców". Co dalej robić?

Uważamy, że trzeba koniecznie sprowadzić brakujący sprzęt, konieczny do uzyskania przyzwoitszych wyników. Wysuwając swoje postulaty domagamy się, aby władze modelarskie poczyniły odpowiednie starania w tym kierunku.

Uczestnicy obozu

★

List otwarty, który publikujemy zaniepokoił nas. Czy naprawdę tak mało troski przejawił Aeroklub PRL, iż zostały z góry przekreślone możliwości wyczynowe lotów modeli na uwięzi?

Uczestnicy obozu narzekają na brak linek, silników i jak widać z listu właściwie to chyba nic nie mają, bo piszą i o paliwie, o świecach żarowych itp...

Z podobnymi kłopotami na pewno każdy się spotyka, ale trzeba przyznać obiektywnie, że trudności powoli znikają. Pamiętamy okres kiedy nie było balsy i gumy zagranicznej.

Sytuacja z wyczynowymi modelami na uwięzi przedstawia się nieco gorzej, gdyż istotnie brak wielkich ilości super silników i wszelkich akcesorii, ale zgódźmy się, że i w sporcie motorowym nie wszyscy dysponują motocyklami wyczynowymi!

Aeroklub PRL, jak się informowaliśmy u źródła, wcale nie traktuje po macoszemu tej dziedziny małego lotnictwa, ale nie może wydatkować wyłącznie poważnych sum na zakup kosztownych silników za granicą. Poinformowano nas, że jeden silnik, na przykład Super-Tiger, kosztuje 2 tys. złotych, 1 kG nitrometanu 900 zł, a koszt 1 lotu wyczynowego modelu na uwięzi wynosi 40—50 zł(!)

Dla celów porównawczych sprowadzono w roku ubiegłym szereg wyczynowych silników. W tym 3 szt. Super-Tiger, 8 — OS. Max i 1 — Torpedo. Otrzymali je oczywiście najlepsi specjaliści, a między innymi podpisani pod listem otwartym Cimoszko, Rosiński, Kiesewetter, Ratyński, Bazylewicz, Kozłowski i kilku innych. Jak wyżej wymienieni eksploatują te najwyższej jakości silniki — o tym brak niestety na razie danych. Wydaje się, iż biadolenie kolegów z obozu szczecińskiego nie ma w pełni pokrycia.

Można przy okazji dodać, iż w silniki modelarskie do wszystkich innych celów modelarze zostali zaopatrzeni dobrze. W roku 1958 rozprowadził APRL 1 200 silników różnej pojemności, a obecnie zamówiono 1 000 sztuk o pojemności 1,5 cm³.

Streszczając, uważamy, iż władze naszego małego lotnictwa zbyt łatwowiernie obdarowują różnymi akcesoriami poszczególnych modelarzy. Kto wie, na przykład, co się stało ze wspaniałymi silnikami lat minionych (Mc-Coy — Dooling i innymi), co się dzieje z aparaturą radiową przydzieloną Poznaniowi i Lublinowi? Gdzie podziewają się przydziałowe kilogramy balsy i gumy?

Sądzimy, iż zwrócenie baczniejszej uwagi przez Wydział Modelarski APRL na ilość przydzielanych akcesorii z uwzględnieniem nie tylko zaawansowania, ale i odpowiedzialności społecznej zawodnika, polepszy tu radykalnie sytuację.

BIBLIOTECZKA MŁODEGO LOTNIKA



— „Chcesz nauczyć się latać na samolocie? Pragniesz latać pewnie i bezpiecznie, stać się szybko dobrym pilotem, o którym mówi się, że lata z głową i sercem? Pragnę Ci w tym wszystkim pomóc, tym bardziej, że latając od ćwierć wieku — w tym sporo lat jako instruktor — miałem okazję zebrać pewne doświadczenia, które chciałbym Tobie, kolego przekazać, abyś łatwiej doszedł do zamierzonego celu".

Tak pięknie pisze **Zbigniew Kwiczala** we wstępie do swej książki **„Uczymy się pilotażu samolotu sportowego"**, wydanej przez Aeroklub PRL. Książka ta, to idealny przewodnik dla wszystkich, którzy zamierzają wkrótce latać. Wyjaśnia przystępnie zawiłości: techniki pilotażu, pracy śmigła, akrobacji, startu i lądowania. Praca ilustrowana jest licznymi rysunkami uzupełniającymi tekst. Czytelnikom naszym możemy powiedzieć tylko jedno: jak najszybciej zaopatrzyć się w tę książkę w najbliższym aeroklubie lub Wydziale Propagandy APRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, gdyż w księgarniach nie będzie ona dostępna. Cena 13 zł.

Pierwsze pole do latania

Prawie u wrót Paryża, na równinie, która rozciąga się między Javisy a Savigny, towarzystwo popierania żeglugi powietrznej założyło pierwszy w świecie „aerodrom". To pole do latania, nazwane Port-Aviation, jest nieco większe niż hippodrom w Longchamps. Tor kształtu eliptycznego ma 3 km obwodu, a trybuny mogą pomieścić do 7 000 osób. Naokoło umieszczono szereg budynków potrzebnych do żeglugi powietrznej i do zaspokojenia wymagań sportowców, a więc szopy dla aeroplanów, warsztaty reperacyjne, restaurację, pocztę i telegraf, wieżę z przyrządami do mierzenia szybkości i ustalania kierunku wiatrów.

Tygodnik Ilustrowany 4/1909 r.

D-20 „PAJTAS" ● WĘGRY

JEDNYM z bardziej znanych węgierskich samolotów sportowych jest dwumiejscowy dolnopłat „Pajtas" używany do szkolenia, treningu w akrobacji i przelotów. Samolot odznacza się dużą zwrotnością i sterownością. Ostatnio zbudowano jednomiejscową wersję tego samolotu, przeznaczoną specjalnie do pełnej akrobacji.

„Pajtas" jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat trójdzielny o obrysie trapezowym. Część środkowa — metalowa, związana na stałe z kadłubem. Odejmowane części skrajne są drewniane, z pokryciem sklejkowo-płóciennym. Klapy typu „krokodyle", konstrukcji metalowej.

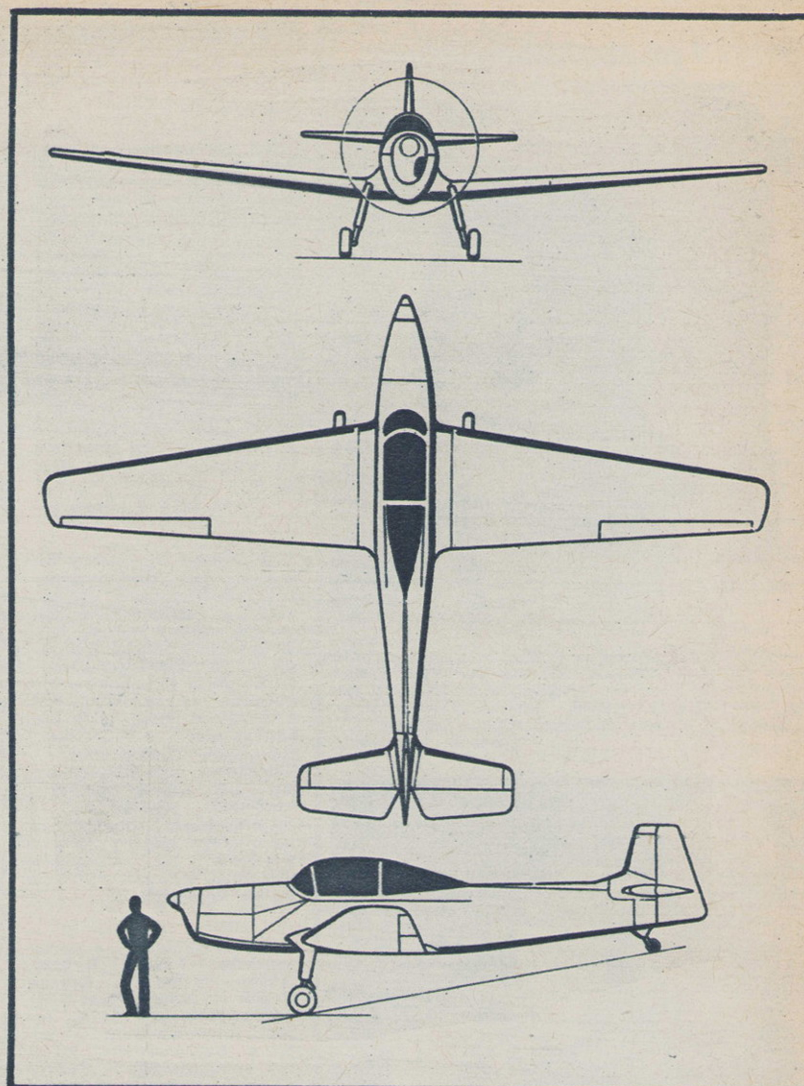
Kadłub z rur stalowych, spawanych, oprofilowany listewkami drewnianymi i kryty płótnem. Nad płatem kabina pilota z odsuwaną do tyłu osłoną z plexi. W wersji dwumiejscowej za tą kabiną znajdowała się jeszcze jedna, również wyposażona w sterownice.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym i konstrukcji drewnianej.

Podwozie klasyczne, stałe. Koła główne osadzone na wolnonośnych amortyzowanych oprofilowanych goleniach.

Silnik rzędowy Walter „Minor-4-III" (produkcji czechosłowackiej) o mocy 110 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe, stałe. (JS)





DANE TECHNICZNE

(wersja dwumiejscowa)

Wymiary:

Rozpiętość	— 10,6 m
Długość	— 7,95 m
Wysokość	— 2,10 m
Powierzchnia skrzydeł	— 13,5 m²

Ciężary:

Ciężar własny	— 520 kG
Ciężar w locie	— 800 kG

Osiągi:

Prędkość max.	— 200 km/h
Prędkość lądowania	— 80 km/h
Prędkość wznosz.	— 2,85 m/sek

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

DOUGLAS DC-9 ● USA

ZACHĘCONA sukcesem francuskiego odrzutowca „Caravelle" wytwórnia amerykańska Douglas postanowiła zbudować samolot komunikacyjny tej samej klasy (50—60 ton), a więc znacznie mniejszy niż budowany obecnie DC-8. Samolot wejdzie na linie nie wcześniej niż w 1962 r, będzie więc w stosunku do „Caravelle" spóźniony o kilka lat. Będzie on jednak miał większą moc, a za tym i lepsze osiągi. Przy budowie DC-9 wykorzystuje się doświadczenia zdobyte na latającym już DC-8. Zewnętrznie nowy samolot bardzo przypomina „starszego brata".

DC-9 jest czterosilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła o skosie 34° na krawędzi natarcia posiadającą dość wyraźny wznios. Są one wyposażone w skrzela na krawędzi natarcia i dwuszczelinowe klapy. Lotki dzielone.

Kadłub o przekroju eliptycznym, zbliżonym do koła, jest wykorzystany na całej niemal długości. Pod kabiną pasażerską długości 21,6 m, w której mieści się 68 lub 92 — miejsc pasażerskich (zależnie od klasy), urządzona jest obszerna ładownia. Kabina załogi mieści 5 osób.

Usterzenie skośne, takie same jak w DC-8.

Podwozie trzyzespołowe. Główne zespoły dwukołowe wciągane są w locie w dolną część kadłuba w obrębie skrzydeł.

Cztery silniki w osobnych gondolach zawieszone są pod skrzydłami na krótkich wspornikach. Są to silniki turboodrzutowe o podwójnym przepływie typu Pratt-Whitney JTF-10A-1 o ciągu startowym 3 740 kG. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 28,65 m
Długość	— 31,40 m
Wysokość	— 10,36 m
Powierzchnia nośna	— 119,37 m²
Wydłużenie	— 6,9

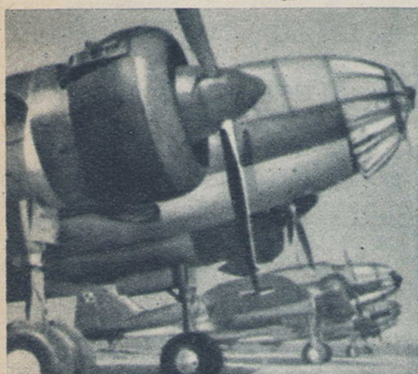
Ciężary:

Ciężar własny	— 30 000 kG
Ciężar handlowy	— 9 232 kG
Ciężar całkowity (start.)	— 54 430 kG
Ciężar dopuszczalny do lądowania	— 44 230 kG
Max. obciążenie powierzchni	— 457 kG/m²

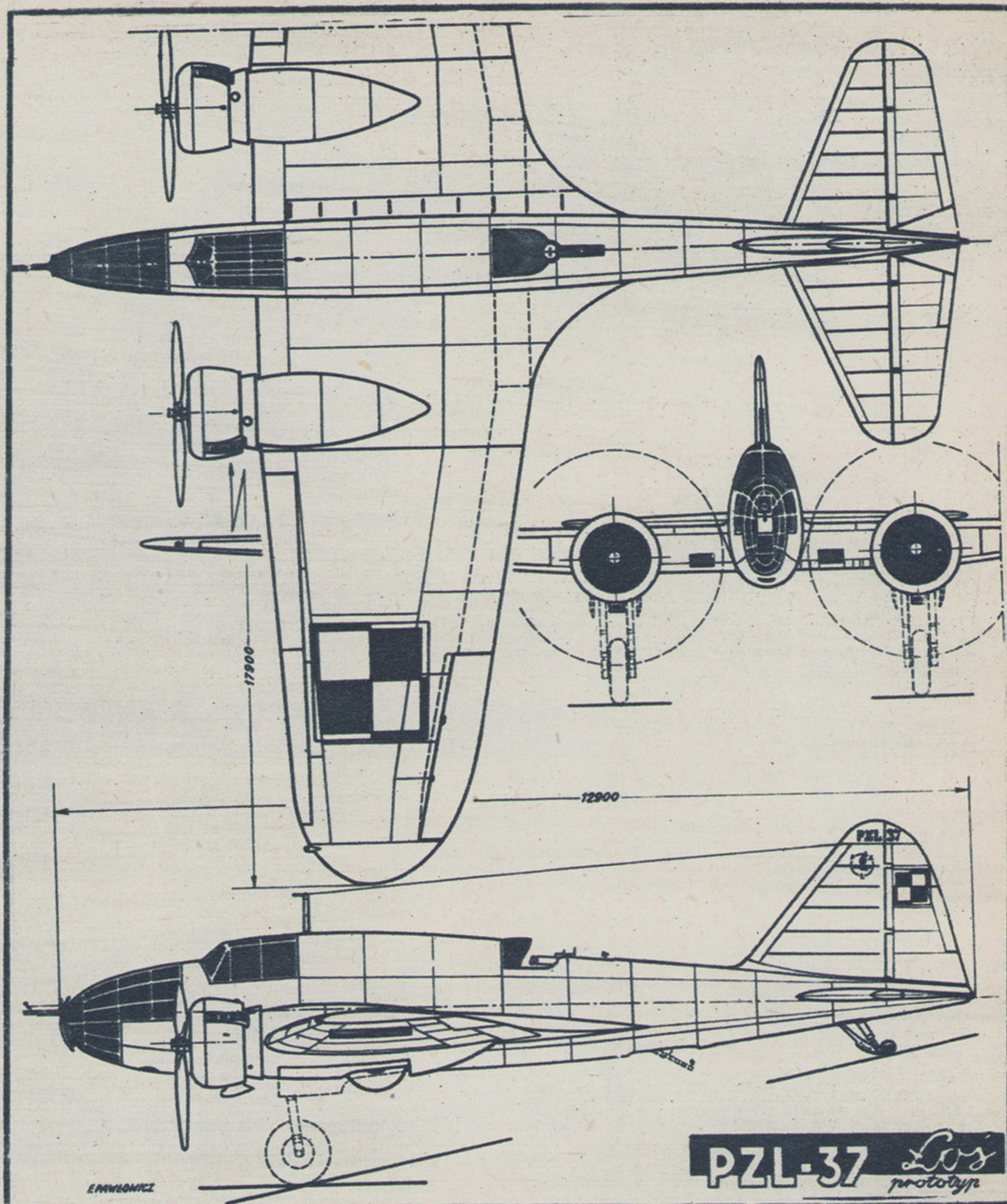
Osiągi:

Prędkość przelot.	— 939 km/h
Prędkość ekonomicz.	— 850 km/h
Wysokość lotu szybkiego	— 7 600 m
Wysokość lotu normalna	— 10 600 m
Długość startu	— 1 813 m
Długość lądowania	— 1 463 m
Zasięg	— 4 000 km

SAMOLOT BOMBOWY PZL-37 „ŁOŚ"



Samoloty PZL-37 „Łoś" wersji A z podwoziem o bliźniaczych kołach.



ŚREDNI samolot bombowy „Łoś" konstrukcji inż. Jerzego Dąbrowskiego zbudowany został w 1936 r. w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Była to jedna z najbardziej udanych konstrukcji, przewyższająca swymi osiągami maszyny zagraniczne tej klasy. Po raz pierwszy samolot ten demonstrowany był na wystawie lotniczej w Belgradzie w 1937 r, a następnie w 1938 r. na XVI Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie budził zrozumiałe zainteresowanie. Pierwszy prototyp „Łosia" (oznaczenie fabryczne PZL-37 (I) posiadał pojedyncze usterzenie pionowe, które też pozostało w seryjnej wersji A. Prototyp posiadał również podwozie z pojedynczymi kołami, wciągane do tyłu w gondole silnikowe, przy czym koła częściowo wystawały na zewnątrz. Drugi prototyp PZL-37 (II), będący podstawą do pierwszej serii PZL-37 A, zaopatrzony został również w pojedyncze usterzenie, ale posiadał już podwozie dwukołowe, stosowane we wszystkich wersjach seryjnych.

Podwozie dwukołowe konstrukcji P. Kubickiego (Patent nr 29090 z dnia 5.VII.1937 roku) uważali za doskonałe wszyscy eksperci zagraniczni, gdyż koła bliźniacze były niezależnie zawieszone przy goleni i pracowały jednakowo bez względu na nierówność terenu. Podwozie to było już wciągane całkowicie w gondole silnikowe i zaopatrzone w koła o mniejszej średnicy.

Pierwsza seria wersji A zbudowana została już w ilości 30 egzemplarzy jednak część z nich zaopatrzona została już w nowe podwójne usterzenie pionowe, co znacznie zwiększało pole ostrzału dla górnego stanowiska strzeleckiego. Wersja A używana była przede wszystkim dla celów szkoleniowych jako dwuster. Zasadnicza różnica między wersją „Łosia" A i B polegała na zastosowaniu innych silników, o układzie gwiazdowym. W samolocie tym mogły być stosowane silniki o mocy do 1 200 KM każdy. Wersja PZL-37 A zaopatrzona była w silniki Bristol „Pegasus-XII" o mocy 873 KM, natomiast wersja B w silniki Bristol „Pegasus-XX" o mocy 918 KM. Wersje przeznaczone na eksport, oznaczone C i D, posiadały silniki gwiazdowe Rhone-Gnome 14 NO1 o mocy 970 KM. Poniżej podane jest zestawienie osiągów trzech wersji z wymienionymi powyżej silnikami:

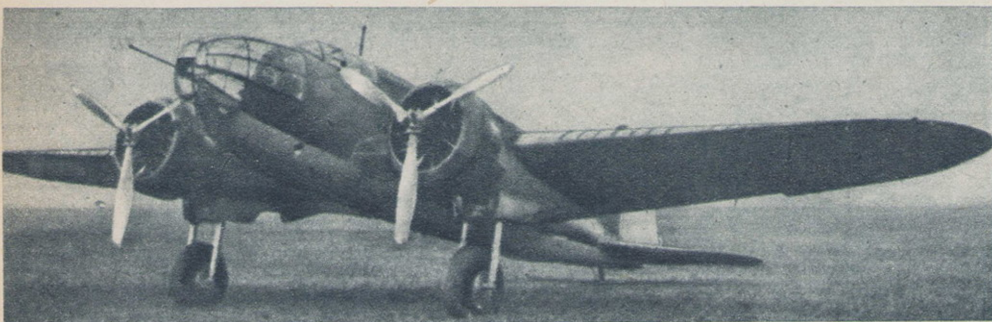
	PZL-37 A „Pegasus-XII" 2 x 873 KM	PZL-37 B „Pegasus-XX" 2 x 918 KM	PZL-37 C i D GR-14 No1 2 x 970 KM
Prędkość max. przy ziemi	360 km/h	390 km/h	400 km/h
Prędkość lądowania	110 km/h	120 km/h	120 km/h
Pułap praktyczny z ładunkiem bomb 2 580 kG	5 000 m	6 000 m	7 000 m
Pułap bez ład. bomb	8 500 m	9 250 m	10 500 m
Zasięg z pełnym ładunkiem bomb (2 580 kG)	1 400 km	1 500 km	1 500 km
Zasięg z dodatkowymi zbiornikami (300 kG)	2 400 km	2 600 km	2 700 km

Prędkość maksymalna wersji C i D na wysokości 4 000 m wynosiła 460 km/h, natomiast wersji A — 410 km/h. Rozbieg przy starcie (z pełnym obciążeniem) — 265 m, dobieg przy lądowaniu — 340 m (wersja A).

W chwili wybuchu wojny wyprodukowano około 100 samolotów PZL-37 „Łoś". W Brygadzie Bombowej Lotnictwa Dyspozycyjnego w 1939 r. znajdowało się 36 „Łosi". Dywizjon X/1, Eskadra 211 i 212 posiadały po 9 samolotów. Dywizjon XV/1, Eskadra 216 i 217 również tę samą ilość. III Dywizjon Szkolny liczył ponad 30 „Łosi" szkolnych, nieuzbrojonych, przeważnie wersji A. Kilka nieuzbrojonych „Łosi" dołączono do eskadr w trakcie wojny. 17 września przetransportowano na południe 46 samolotów tego typu, które zostały użyte przez faszystowską Rumunię w latach 1941/42 przeciw Związkowi Radzieckiemu. Dokładny opis samolotu „Łoś" w wersji B zostanie podany w jednym z następnych odcinków cyklu.

FELIKS PAWŁOWICZ

Pierwszy prototyp samolotu PZL-37 z pojedynczym usterzeniem pionowym i pojedynczymi kołami podwozia.
Foto ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE PROTOTYPU:

Rozpiętość	—	17,90 m
Długość	—	12,90 m
Wysokość	—	5,08 m
Powierzchnia nośna	—	53,50 m²
Ciężar własny	—	4 225 kG
Ciężar w locie	—	8 500 kG

Osiągi w locie były bardzo zbliżone do wersji seryjnych. Prototyp został oblatany w 1937 r. i w tymże roku została rozpoczęta produkcja seryjna.



WYDAJĄ WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

Redaguje Kolegium w składzie: **JERZY R. KONIECZNY** — redaktor naczelny, **JERZY ZARĘBSKI** — sekretarz redakcji, **PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI,** inż. **J. WOJCIECHOWSKI.**

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 1.X.1959 R. **Zam. 5561/C W-16**



RAKIETĄ PO ŚWIECIE

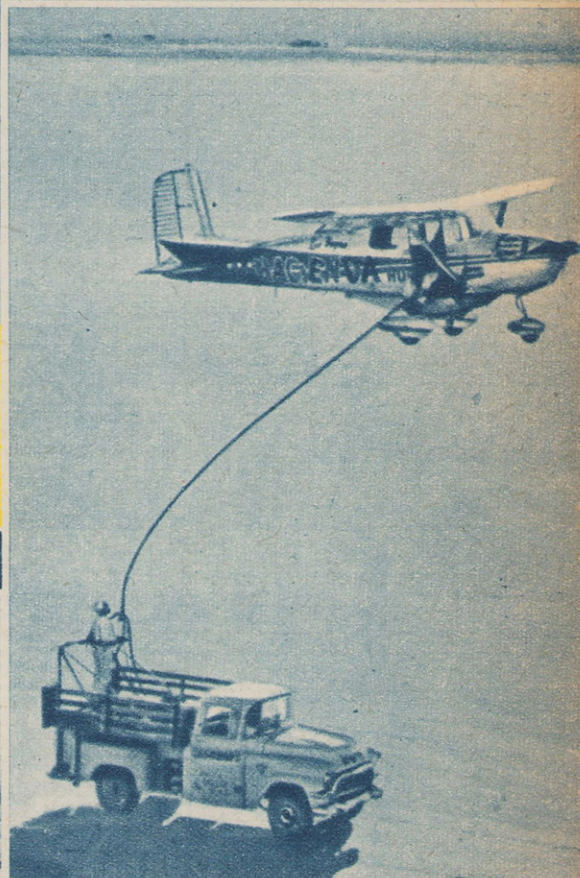


BRAWO ROMANIUK!

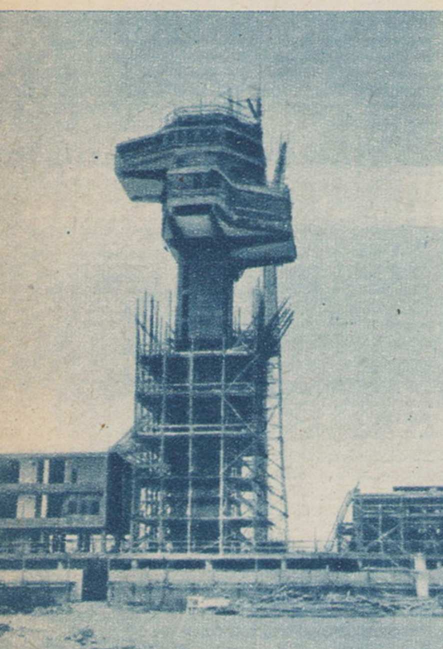
2 września br. sławny skoczek spadochronowy Bohater Związku Radzieckiego płk W. G. Romaniuk wykonał ze śmigłowca Mi-4 jako jedyny człowiek na świecie trzytysięczny skok ze spadochronem. Pierwszy skok Romaniuk wykonał w 1934 roku z samolotu bombowego TB-3. Obecnie Romaniuk pełni funkcję „oblatywacza" spadochronów. Na zdjęciu: płk Romaniuk przy śmigłowcu Mi-4 po wykonaniu trzytysięcznego skoku.

64 DNI W POWIETRZU

64 dni 22 godziny 19 minut i 5 sekund przebywali w powietrzu dwaj Amerykanie — Robert Timm i John Coock na swym C-172, nazwanym „Hacienda Hotel". Zużyli oni 41 000 litrów paliwa i pobili rekord świata. Nazwa samolotu pochodzi od nazwy hotelu, który obaj Amerykanie sprzedali za 100 000 dolarów, aby kupić samolot i pobić rekord. Na zdjęciu: Zaopatrywanie samolotu w paliwo z samochodu.

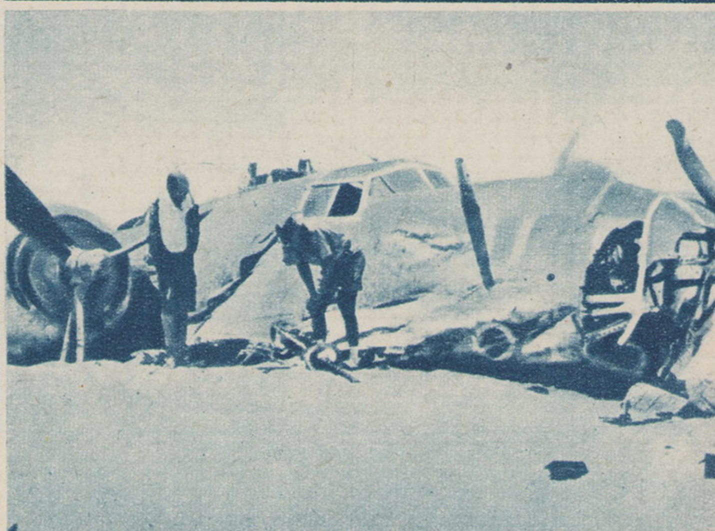


PRZED OLIMPIADĄ

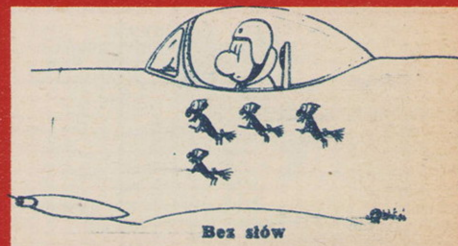


W obliczu zbliżającej się Olimpiady w Rzymie i spodziewanego w związku z tym zwiększenia ruchu samolotów komunikacyjnych, Włosi w szybkim tempie wykańczają nowy port lotniczy Rzymu — Fiumicino, u ujścia rzeki Tyber. Na zdjęciu: Ostatnia faza budowy wielkiej wieży kontroli ruchu w porcie Fiumicino.

PO SZESNASTU LATACH

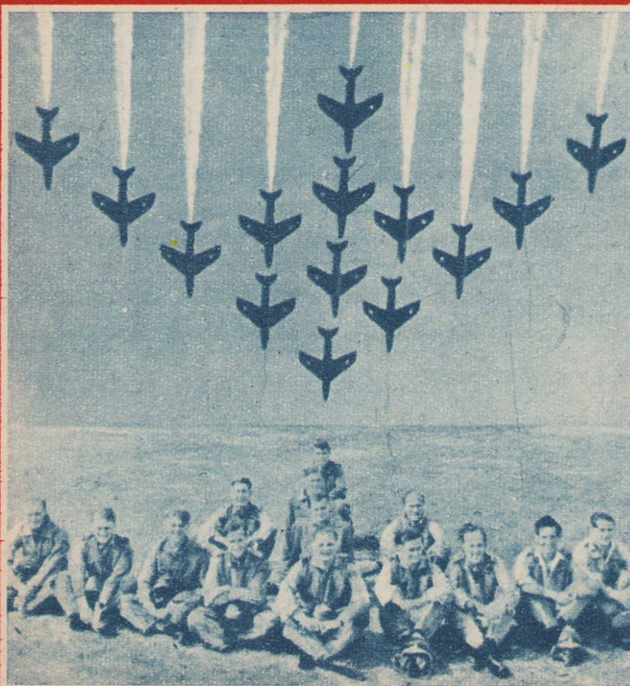


W roku 1943 zaginął w czasie lotu nad Saharą amerykański bombowiec B-24. Po szesnastu latach znaleziono go wśród piasków pustyni. Jeszcze jedna z tragedii ostatniej wojny odżyła na nowo.



Bez słów

W SZYKU „GROT STRZAŁY"



Anglicy nie tylko piją gin i jedzą na śniadanie kleik, ale również nieźle latają. Ilustracją tego może być niniejsze zdjęcie z pokazów w Farnborough, przedstawiające 14-kę myśliwców odrzutowych „Hunter-6" w szyku „grot strzały". Poniżej, również „w strzałę", usiedli piloci „Hunterów".

Zdjęcia: „Sowietskaja Awiacja", „The Aeroplane and Astronautics", „The Illustrated London News", „Der Flieger".

Amerykańskie skautki w Europie

Dziewięć amerykańskich skautek, pod opieką „drużynowej" i „przybocznej", przyleciało do Europy na wycieczkę. Na zdjęciu widzimy je po wyjściu z samolotu „SABENY" na lotnisku w Brukseli.

